



CIDADE DE ÁGUA

O Centro de Mar como requalificador urbano da frente de água da cidade de São Tomé

Pedro Filipe Sebastião Fanica

(Licenciado em Arquitetura)

Projeto Final de Mestrado para obtenção do Grau de Mestre em Arquitetura

Orientador Científico: Professor Doutor Ricardo Silva Pinto

Júri:

Presidente: Professora Doutor Francisco Carlos Almeida do Nascimento e
Oliveira

Vogal: Professor Doutor Miguel Calado Baptista-Bastos

RESUMO (291)

As relações entre cidade e mar, através dos espaços portuários, constituem uma constante no decorrer da evolução urbana nos diversos contextos culturais e históricos. Um bom exemplo é a cidade de São Tomé.

Com o fim do apogeu das culturas do cacau e do café, em São Tomé, assiste-se ao declínio dos equipamentos portuários, bem como à falência dos estaleiros de batelões, que levou ao aparecimento de um autêntico cemitério de barcos. Da conjugação destes dois fatores resulta o abandono e a degradação de grande parte da antiga infraestrutura portuária, e a consequente deterioração do tecido urbano portuário, que hoje urge requalificar, pois olhar o mar no seu potencial económico é um ativo que o país não deve dispensar.

Esta intervenção tem como principal objetivo criar uma relação simbiótica entre a cidade de São Tomé e o mar. É importante a definição de uma estratégia de intervenção a nível urbano e arquitetónico para poder melhorar a relação do mar com a cidade reconhecendo a importância da arquitetura de apoio à náutica, não só como elemento estratégico para as regenerações das frentes de água urbana, mas também como potenciador das várias atividades económicas que daí podem advir, nomeadamente a náutica de desporto, turismo e recreio, criando assim um novo espaço lúdico e de lazer, na cidade. Para isso propõe-se o investimento em novas infraestruturas náuticas e equipamentos, que possibilitem a melhoria das condições para o desporto e lazer da população e o desenvolvimento do turismo náutico na ilha. Desta forma, o Centro de Mar torna-se ponto chave deste programa. Este situa-se no interstício territorial da frente mar e cidade e corresponde a uma identidade marítima e cidadina. É importante conseguir, enquanto lugar do mar na cidade, conformar uma transição entre dois mundos.

PALAVRAS-CHAVE | São Tomé e Príncipe; Baía de Ana Chaves; Frente de água; Requalificação Urbana; Centro de Mar; Turismo Náutico;

TITLE | WATER CITY – The Maritime Center as urban requalifier of the São Tomé's waterfront

NAME | Pedro Filipe Sebastião Fanica

ADVISOR | Professor Doutor Ricardo Silva Pinto

ABSTRACT (298)

The relations between city and sea, through the port spaces, are a constant in the course of the urban evolution in the diverse cultural and historical contexts. A good example is the city of São Tomé. With the end of the cocoa and coffee crops in São Tomé, there is a decline in port equipment, as well as the bankruptcy of the shipyards, which led to the appearance of an authentic boat cemetery. The combination of these two factors results in the abandonment and degradation of a large part of the old port infrastructure, and the consequent deterioration of the urban fabric of the port, which today is urgent to requalify, since looking at the sea in its economic potential is an asset that the country should not dispense.

This intervention has as main objective to create a symbiotic relationship between the city and the sea. For that is important to define an intervention strategy at the urban level in order to improve the relationship between the sea and the city, recognizing the importance of architectures in support of nautical, while not only as a strategic element for the regeneration of urban waterfronts, but also as an enhancer of the various economic activities that can come from it, for example nautical sports, tourism and recreation, thus creating a new space for leisure and entertainment in the city. For this, it is proposed the investment in new nautical infrastructures and equipment, that make possible the improvement of the conditions for the sport and leisure of the population and the development of nautical tourism in the island.

In this way the Maritime Center becomes a key point of this program. This is located in the territorial intersection of the waterfront and city and corresponds to a maritime and city identity.

KEYWORDS | São Tomé e Príncipe; Ana Chaves Bay; Waterfront; Urban Requalification; Maritime Center; Nautical Tourism;

AGRADECIMENTOS

Ao Prof. Doutor Ricardo Silva Pinto, pelos ensinamentos, orientação e ajuda imprescindível para a concretização deste projeto.

Aos meus pais, pela ajuda, apoio e confiança, sobretudo à minha mãe pela força, pela presença e incansável ajuda na última e exigente fase deste trabalho.

A minha namorada, Sandra Horta, pela ajuda, apoio, força e sobretudo paciência, ao longo deste percurso.

Ao meu amigo, Luís Claro, pelo companheirismo, amizade e presença constante ao longo deste percurso, com quem posso sempre contar.

Ao meu amigo, Pipas pela amizade, apoio e todos os momentos de descontração proporcionados.

As minhas ex-professoras do Secundário, Margarida Vicente e Lucília Figueira pela ajuda e pelo carinho demonstrado.

Aos meus professores de Projeto, sobretudo à professora Filipa Serpa e professor Ricardo Silva Pinto, que muito me marcaram e ajudaram a crescer enquanto estudante de arquitetura.

ÍNDICE

INTRODUÇÃO	1
OBJETIVOS	4
METODOLOGIA	5
ESTADO DA ARTE	6
1. ANÁLISE DO TERRITÓRIO	11
1.1. São Tomé e Príncipe CARACTERIZAÇÃO	12
1.2. São Tomé e Príncipe CONTEXTO GEOGRÁFICO E CLIMÁTICO	14
1.3. Cidade de São Tomé CONTEXTO HISTÓRICO	15
1.4. Apontamentos sobre a cidade CONTEXTO URBANO	22
2. A CIDADE E O MAR	27
2.1. Frentes de água CONTEXTUALIZAÇÃO DE UMA CIDADE PORTUÁRIA	28
2.2. Cidades portuárias de hoje CONTEXTUALIZAÇÃO PARA UMA REQUALIFICAÇÃO URBANA	41
2.3. Turismo náutico FATOR DE DINAMIZAÇÃO SOCIOECONÓMICA	56
2.4. Centro de Mar ELEMENTO DINAMIZADOR DA FRENTE DE ÁGUA	59
3. CASOS DE ESTUDO	61
3.1. Centro de Mar de Viana do Castelo CMVC.....	62
3.2. Rowing and Sailing Pavilions ABAR + MDG + JULEN ALTUNA	72
3.2. Centro de Alto Rendimento de Remo do Pocinho ÁLVARO FERNANDES ANDRADE	78
4. O LUGAR	89
4.1. Baía de Ana Chaves CONTEXTUALIZAÇÃO DA FRENTE PORTUÁRIA	90
4.1.1. Primeiro porto	91
4.1.2. Atual porto	92
5. O PROJETO	103
5.1. O Projeto CONCEITO	104
5.2. Projeto Urbano REQUALIFICAÇÃO URBANA	105
5.3. Projeto de Arquitetura O CENTRO DE MAR.....	111
5.4. Equipamentos PROGRAMA E MATERIALIDADES	113
CONSIDERAÇÕES FINAIS	127
BIBLIOGRAFIA	129
ANEXOS	135

ÍNDICE DE FIGURAS

FIG. 1 | Cidade portuária, o porto e as suas constantes mutações, 2006, Livro de F. João Guimarães.

Fonte: <http://virtualbss.com/book/wp-content/uploads/2016/09/imagens-partilhadas-00511.jpg>

FIG. 2 | Água – Cidade e Frentes de Água, 2006, Livro de Nuno Portas.

Fonte: <http://www.bulhosa.pt/images//products/00000211683.JPG>

FIG. 3 | Lisboa, a Metrópole e o Rio: Centralidade e Requalificação da Frentes de Água, 1997, Livro de Vítor Ferreira.

Fonte: https://i1.rgstatic.net/publication/295256567_Lisboa_a_Metropole_e_o_Rio_Centralidade_e_Requalificacao_das_Frentes_de_Agua/links/56f96fd808ae95e8b6d3ff41/largepreview.png

FIG. 4 | São Tomé e Príncipe – As Cidades Património Arquitectónico, 2013, Livro de João Morais e Joana Malheiro.

Fonte: <https://www.fnac.pt/Sao-Tome-e-Principe-As-Cidades-Joao-Sousa-Morais/a699667>

FIG. 5 | Fotografia aérea à sul da ilha de São Tomé com o ilhéu das Rolas em primeiro plano.

Fonte: <http://afrotourism.com/activity/principe-island/>

FIG. 6 | Fotografia aérea da ilha de São Tomé.

Fonte: <http://www.reporterstp.info/wp-content/uploads/2013/05/STP.jpg>

FIG. 7 | Localização geográfica de São Tomé e Príncipe, com destaque da baía de Ana Chaves.

Fonte: FERREIRA, N. (2015). Projectar com luz, cor e matéria em espaços de ensino escola técnica em São Tomé e Príncipe. Projeto Final de Mestrado para obtenção de Grau Mestre em Arquitetura. Lisboa: FAUL - Faculdade de Arquitetura da Universidade de Lisboa.

FIG. 8 | Igreja Madre Deus.

Fonte: <https://mapio.net/s/44253411/>

FIG. 9 | Mapa da ilha de São Tomé, 1602.

Fonte: http://atlas.saotomeprincipe.eu/6_atlasstp_cartografiaantiga.htm

FIG. 10 | Mapa da Cidade de São Tomé, 1709.

Fonte: http://atlas.saotomeprincipe.eu/6_atlasstp_cartografiaantiga.htm

FIG. 11 | Diagrama da evolução urbana da cidade de São Tomé (Fernandes, et al., 2012).

Fonte: FERNANDES, A. S., SÁ, M. F., PÓVOAS, R. F. (2012). Bridging the urban divide between the informal and the planned city. - The African microstate of São Tomé and Príncipe as case-study. in: EURAU12 Porto – Espaço Público e Cidade Contemporânea: Actas do 6º European Symposium on Research in Architecture and Urban Design. Porto: FAUP - Faculdade de Arquitetura da Universidade do Porto.

FIG. 12 | Cidade de São Tomé, construções na segunda metade do século XX (imagem à esquerda) e construções em 2010 (imagem à direita) (Fernandes, et al., 2012).

Fonte: FERNANDES, A. S., SÁ, M. F., PÓVOAS, R. F. (2012). Bridging the urban divide between the informal and the planned city. - The African microstate of São Tomé and Príncipe as case-study. in: EURAU12 Porto – Espaço Público e Cidade Contemporânea: Actas do 6º European Symposium on Research in Architecture and Urban Design. Porto: FAUP - Faculdade de Arquitetura da Universidade do Porto.

FIG. 13 | Cidade de São Tomé: cidade formal (em cima) e cidade informal (em baixo).

Fonte: GOMES, M. (2013). Construir em São Tomé. Dissertação de Mestrado. Porto: FAUP - Faculdade de Arquitetura da Universidade do Porto.

FIG. 14 | Cidade portuária de Braavos, série "Game of Thrones".

Fonte: <https://megacuriosidades.net/maravilhas-mundo-antigo/>

FIG. 15 | Lisboa, Praça do Comércio, século XVIII.

Fonte: <http://lisbonbycruiseship.com/wp-content/uploads/2013/06/1-lisbon-ribeira-palace-1794.jpg>

FIG. 16 | Veneza, vista do Palácio Ducal e da Praça de São Marcos, Canaletto, século XVIII.

Fonte: <http://www.artslife.com/2016/02/08/vedutisti-venezia-storia-damore-celebrata-brescia-palazzo-martinengo/>

FIG. 17 | Veneza, Ponte de Rialto, Michele Marieschi, século XVIII.

Fonte: https://www.salamongallery.com/dipinti_opera.php?codice=84

FIG. 18 | Génova, Terrazzo di Marmo, Carlo Bossoli, século XIX.

Fonte: https://www.finestresullarte.info/797n_recensione-mostra-genova-citta-della-lanterna.php

FIG. 19 | Barcelona, Muralla del Mar, 1850.

Fonte: http://2.bp.blogspot.com/_F1s9f4PLjw/TTikdzdpn5I/AAAAAAAAAYU/auqiOO63YZE/s1600/muralla3.bmp

FIG. 20 | Barcelona, Puerta de La Paz, século XIX.

Fonte: <https://barcelonarevisited.files.wordpress.com/2014/04/histportvell7.jpg>

FIG. 21 | Barcelona, Puerta de La Paz e monumento Colón, século XIX.

Fonte: <https://www.hippostcard.com/uploads/22aae274c1aba7adcf3f91d3d4920971.jpg>

FIG. 22 | Baltimore, Inner Harbor atualmente - National Aquarium e Marine Mammal Pavilion.

Fonte: <https://estadosunidosbrasil.files.wordpress.com/2015/01/baltimore-harbor.jpg?w=1920&h=768&crop=1>

FIG. 23 | Marselha, Vieux Port atualmente - Vieux Port Pavilion de Foster + Partners.

Fonte: <http://www.myguidemarseille.fr/en/visit-marseille/vieux-port-marseille-tourisme.html>

FIG. 24 | Barcelona, Port Vell atualmente - Port de Barcelona, Rambla del Mar, Maremagnum shopping e Aquário de Barcelona.

Fonte: <http://www.leadingpropertygroupspain.com/en/surroundings/barcelona/>

FIG. 25 | Farol de Alexandria, gravura imaginária de Fischer von Erlach, 1721.

Fonte: [http://s2.glbimg.com/vF_08y-](http://s2.glbimg.com/vF_08y-51izf9TbZXRuGdY9rqI8=/e.glbimg.com/og/ed/f/original/2015/05/12/pharos_alexandria_fischer_von_erlach.jpg)

[51izf9TbZXRuGdY9rqI8=/e.glbimg.com/og/ed/f/original/2015/05/12/pharos_alexandria_fischer_von_erlach.jpg](http://s2.glbimg.com/vF_08y-51izf9TbZXRuGdY9rqI8=/e.glbimg.com/og/ed/f/original/2015/05/12/pharos_alexandria_fischer_von_erlach.jpg)

FIG. 26 | Tunísia, Ilustração do porto de Cartago.

Fonte: <https://aventurasnahistoria.uol.com.br/orinoco/media/images/raw/2017/01/16/cot-hon-thumb.jpg>

FIG. 27 | Grécia, Porto de Rodes e estátua do Colosso de Rodes.

Fonte: <https://www.jornalissimo.com/images/Colosso-de-Rodes.jpg>

FIG. 28 | Lisboa, Parque das Nações, Pavilhão de Portugal, Centro Náutico Parque das Nações e Altice Arena.

Fonte: http://www.wavmagazine.net/wp-content/uploads/2014/12/Parque_das_Nacoes_Vista_Geral.jpg

FIG. 29 | Lisboa, Parque das Nações, Oceanário de Lisboa, vista do teleférico.

Fonte: <http://www.oficinadeinverno.com.br/blog/wp-content/uploads/2018/01/oficina-de-inverno-lisboa-para-criancas-teleferico-do-parque-das-nacoes.jpg>

FIG. 30 | Cidade do Cabo, Victoria & Alfred Waterfront.

Fonte: <https://orig00.deviantart.net/a115/f/2014/078/a/d/ad39dd202d3e24c983a10540eca9ec7f-d7atc37.jpg>

FIG. 31 | Cidade do Cabo, Victoria & Alfred Waterfront.

Fonte: <https://www.mangoafricansafaris.com/sites/www.mangoafricansafaris.com/files/gallery/flickr-362004423-original.jpg>

FIG. 32 | Cidade do Cabo, Victoria & Alfred Waterfront.

Fonte: <https://www.wheretraveler.com/sites/default/files/images/Victoria%20Alfred%20Waterfront-Willbrasil21-istock-thinkstock.jpg>

FIG. 33 | Barcelona, Moll de la Fusta, Port Vell.

Fonte: https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/f/f1/Looking_east_along_Passeig_de_Colom.JPG

FIG. 34 | Barcelona, Moll de la Fusta.

Fonte: http://2.bp.blogspot.com/-wYuF4ADO2HY/T_CyERd4rbl/AAAAAAAAACaA/lemQ_z7Etco/s1600/P1120695.jpg

FIG. 35 | Tibete, Terminal Fluvial do Rio Yaluntzangpu, vista terra, ZAO/standardarchitecture + Embaixada.

Fonte: <https://www.archdaily.com.br/br/781264/terminal-nautico-do-rio-yaluntzangpu-zao-standardarchitecture-plus-embaixada>

FIG. 36 | Tibete, Terminal Fluvial do Rio Yaluntzangpu, vista rio, ZAO/standardarchitecture + Embaixada.

Fonte: <https://www.archdaily.com.br/br/781264/terminal-nautico-do-rio-yaluntzangpu-zao-standardarchitecture-plus-embaixada>

FIG. 37 | Régua, esquisso perspético do plano para o Cais Turístico e Fluvial da Folgosa, Saraiva + Associados.

Fonte: <https://www.archdaily.com.br/br/628072/cais-turistico-e-fluvial-da-folgosa-saraiva-mais-associados>

FIG. 38 | Régua, Cais Turístico e Fluvial da Folgosa, Saraiva + Associados.

Fonte: <https://www.archdaily.com.br/br/628072/cais-turistico-e-fluvial-da-folgosa-saraiva-mais-associados>

FIG. 39 | Viana do Castelo, Centro de Mar equipamento de remo.

Fonte: <https://olharvianadocastelo.blogspot.com/2013/06/vrl-ganha-nova-casa-ao-comemorar-o-1.html>

FIG. 40 | Viana do Castelo, Centro de Mar equipamento de vela.

Fonte: http://www.sisbauten.com/assets/img/projects/08%20Centro%20de%20Vela%20de%20Viana%20do%20Castelo/2_Centro_de_Vela_de_Viana_do_Castelo.jpg

FIG. 41 | Viana do Castelo, Centro de Mar equipamento de canoagem.

Fonte: <http://www.oceano21.org/info.asp?id=42&idpai=3>

FIG. 42 | Viana do Castelo, Centro de Mar equipamento de remo.

Fonte: <http://www.oceano21.org/info.asp?id=42&idpai=3>

FIG. 43 | Viana do Castelo, Centro de Mar equipamento de remo, edifício requalificado (foto à esquerda) edifício novo (foto à direita).

Fonte: <https://olharvianadocastelo.blogspot.com/2013/06/vrl-ganha-nova-casa-ao-comemorar-o-1.html>

FIG. 44 | Viana do Castelo, Centro de Mar equipamento de remo, plataforma para embarcações (foto à esquerda) e rampa de acesso à água (foto à direita).

Fonte: <https://olharvianadocastelo.blogspot.com/2013/06/vrl-ganha-nova-casa-ao-comemorar-o-1.html>

FIG. 45 | Viana do Castelo, Centro de Mar equipamento de remo.

Fonte: <https://olharvianadocastelo.blogspot.com/2013/06/vrl-ganha-nova-casa-ao-comemorar-o-1.html>

FIG. 46 | Viana do Castelo, Centro de Mar equipamento de remo, edifício requalificado em primeiro plano.

Fonte: <https://olharvianadocastelo.blogspot.com/2013/06/vrl-ganha-nova-casa-ao-comemorar-o-1.html>

FIG. 47 | Viana do Castelo, Centro de Mar equipamento de remo, esboços do arquiteto.

Fonte: www.cm-viana-castelo.pt/download/5083/ad9cbd1cec034d78fdea4e5f5632fd6c

FIG. 48 | Viana do Castelo, Centro de Mar equipamento de remo.

Fonte: <https://olharvianadocastelo.blogspot.com/2013/06/vrl-ganha-nova-casa-ao-comemorar-o-1.html>

FIG. 49 | Viana do Castelo, Centro de Mar equipamento de vela.

Fonte: <http://www.cm-viana-castelo.pt/pt/equipamentos-nauticos>

FIG. 50 | Viana do Castelo, Centro de Mar equipamento de vela.

Fonte: <https://olharvianadocastelo.blogspot.com/2013/07/centro-de-vela-de-viana-do-castelo-ja.html> e <http://www.oceano21.org/info.asp?id=42&idpai=3>

FIG. 51 | Viana do Castelo, Centro de Mar equipamento de vela à esquerda e hangar de embarcações à direita.

Fonte: <https://olharvianadocastelo.blogspot.com/2013/07/centro-de-vela-de-viana-do-castelo-ja.html>

FIG. 52 | Viana do Castelo, Centro de Mar equipamento de vela.

Fonte: <https://olharvianadocastelo.blogspot.com/2013/07/centro-de-vela-de-viana-do-castelo-ja.html>

FIG. 53 | Viana do Castelo, Centro de Mar equipamento de vela e rampa de acesso à água.

Fonte: <https://olharvianadocastelo.blogspot.com/2013/07/centro-de-vela-de-viana-do-castelo-ja.html>

FIG. 54 | Viana do Castelo, Centro de Mar equipamento de vela (fotos à direita) e hangar de embarcações (fotos à esquerda).

Fonte: <https://olharvianadocastelo.blogspot.com/2013/07/centro-de-vela-de-viana-do-castelo-ja.html>

FIG. 55 | Viana do Castelo, Centro de Mar equipamento de canoagem.

Fonte: <https://olharvianadocastelo.blogspot.com/2013/09/centro-de-canoagem-abre-hoje-em-viana.html>

FIG. 56 | Viana do Castelo, Centro de Mar equipamento de canoagem.

Fonte: <https://olharvianadocastelo.blogspot.com/2013/09/centro-de-canoagem-abre-hoje-em-viana.html> e <http://www.valentim.com.pt/imagens/14/centro-canoagem-viana-2.jpg>

FIG. 57 | Viana do Castelo, Centro de Mar equipamento de canoagem.

Fonte: <https://olharvianadocastelo.blogspot.com/2013/09/centro-de-canoagem-abre-hoje-em-viana.html>

FIG. 58 | Viana do Castelo, Centro de Mar equipamento de canoagem.

Fonte: <https://olharvianadocastelo.blogspot.com/2013/09/centro-de-canoagem-abre-hoje-em-viana.html>

FIG. 59 | Getxo, Pavilhões da Escola de Vela e Clube de Remo.

Fonte: <https://www.archdaily.com/221329/rowing-and-sailing-pavilions-abar-mdg-julen-altuna>

FIG. 60 | Getxo, Pavilhões da Escola de Vela e Clube de Remo e rampa de acesso à água (foto à direita).

Fonte: <https://www.archdaily.com/221329/rowing-and-sailing-pavilions-abar-mdg-julen-altuna>

FIG. 61 | Getxo, Planta de localização dos Pavilhões da Escola de Vela e Clube de Remo.

Fonte: <https://www.archdaily.com/221329/rowing-and-sailing-pavilions-abar-mdg-julen-altuna>

FIG. 62 | Getxo, Alçados dos Pavilhões da Escola de Vela e Clube de Remo.

Fonte: <https://www.archdaily.com/221329/rowing-and-sailing-pavilions-abar-mdg-julen-altuna>

FIG. 63 | Getxo, Pavilhões da Escola de Vela (à frente) e Clube de Remo (atrás).

Fonte: <https://www.archdaily.com/221329/rowing-and-sailing-pavilions-abar-mdg-julen-altuna>

FIG. 64 | Getxo, Pavilhões da Escola de Vela e Clube de Remo - efeito de luz, à noite.

Fonte: <https://www.archdaily.com/221329/rowing-and-sailing-pavilions-abar-mdg-julen-altuna>

FIG. 65 | Getxo, Pormenor Construtivo.

Fonte: <https://www.archdaily.com/221329/rowing-and-sailing-pavilions-abar-mdg-julen-altuna>

FIG. 66 | Getxo, Planta do Pavilhão da Escola de Vela.

Fonte: <https://www.archdaily.com/221329/rowing-and-sailing-pavilions-abar-mdg-julen-altuna>

FIG. 67 | Getxo, Planta do Pavilhão do Clube de Remo.

Fonte: <https://www.archdaily.com/221329/rowing-and-sailing-pavilions-abar-mdg-julen-altuna>

FIG. 68 | Getxo, hangar de embarcações de remo e canoagem, Clube de Remo.

Fonte: <https://www.archdaily.com/221329/rowing-and-sailing-pavilions-abar-mdg-julen-altuna>

FIG. 69 | Pocinho, Centro de Alto Rendimento do Pocinho.

Fonte: <https://www.archdaily.com.br/br/248200/centro-de-alto-rendimento-de-remo-do-pocinho-slash-alvaro-fernandes-andrade>

FIG. 70 | Pocinho, Centro de Alto Rendimento do Pocinho.

Fonte: <https://www.archdaily.com.br/br/248200/centro-de-alto-rendimento-de-remo-do-pocinho-slash-alvaro-fernandes-andrade>

FIG. 71 | Pocinho, Centro de Alto Rendimento do Pocinho.

Fonte: <https://www.archdaily.com.br/br/248200/centro-de-alto-rendimento-de-remo-do-pocinho-slash-alvaro-fernandes-andrade>

FIG. 72 | Pocinho, Centro de Alto Rendimento do Pocinho, planta da área social.

Fonte: <http://www.car-pocinho.pt/images/pdf/Apresentacao-do-Projeto.pdf>

FIG. 73 | Pocinho, Centro de Alto Rendimento do Pocinho, alçado norte da área social.

Fonte: <https://www.archdaily.com.br/br/248200/centro-de-alto-rendimento-de-remo-do-pocinho-slash-alvaro-fernandes-andrade>

FIG. 74 | Pocinho, Centro de Alto Rendimento do Pocinho, área social.

Fonte: <https://www.archdaily.com.br/br/248200/centro-de-alto-rendimento-de-remo-do-pocinho-slash-alvaro-fernandes-andrade>

FIG. 75 | Pocinho, Centro de Alto Rendimento do Pocinho, área social.

Fonte: <https://www.archdaily.com.br/br/248200/centro-de-alto-rendimento-de-remo-do-pocinho-slash-alvaro-fernandes-andrade>

FIG. 76 | Pocinho, Centro de Alto Rendimento do Pocinho, planta da área dos alojamentos.

Fonte: <http://www.car-pocinho.pt/images/pdf/Apresentacao-do-Projeto.pdf>

FIG. 77 | Pocinho, Centro de Alto Rendimento do Pocinho, área dos alojamentos.

Fonte: <https://www.archdaily.com.br/br/248200/centro-de-alto-rendimento-de-remo-do-pocinho-slash-alvaro-fernandes-andrade>

FIG. 78 | Pocinho, Centro de Alto Rendimento do Pocinho, área dos alojamentos (à frente) e área social (atrás).

Fonte: <https://www.archdaily.com.br/br/248200/centro-de-alto-rendimento-de-remo-do-pocinho-slash-alvaro-fernandes-andrade>

FIG. 79 | Pocinho, Centro de Alto Rendimento do Pocinho, área dos alojamentos à frente e área social atrás (foto da esquerda) e render do interior do quarto (fotos da direita).

Fonte: <https://www.archdaily.com.br/br/248200/centro-de-alto-rendimento-de-remo-do-pocinho-slash-alvaro-fernandes-andrade>

FIG. 80 | Pocinho, Centro de Alto Rendimento do Pocinho, planta da área de treino interior.

Fonte: <http://www.car-pocinho.pt/images/pdf/Apresentacao-do-Projeto.pdf>

FIG. 81 | Pocinho, Centro de Alto Rendimento do Pocinho, planta da área de treino interior e exterior.

Fonte: <http://www.car-pocinho.pt/index.php/pt/o-car-2/car/equipamentos>

FIG. 82 | Pocinho, Centro de Alto Rendimento do Pocinho, área de treino interior e exterior.

Fonte: <https://www.archdaily.com.br/br/248200/centro-de-alto-rendimento-de-remo-do-pocinho-slash-alvaro-fernandes-andrade>

FIG. 83 | Pocinho, Centro de Alto Rendimento do Pocinho, área de treino interior e exterior.

Fonte: <https://www.archdaily.com.br/br/248200/centro-de-alto-rendimento-de-remo-do-pocinho-slash-alvaro-fernandes-andrade>

FIG. 84 | Pocinho, Centro de Alto Rendimento do Pocinho, área de treino interior.

Fonte: <https://www.archdaily.com.br/br/248200/centro-de-alto-rendimento-de-remo-do-pocinho-slash-alvaro-fernandes-andrade>

FIG. 85 | Pocinho, Centro de Alto Rendimento do Pocinho, planta das instalações.

Fonte: <http://www.car-pocinho.pt/index.php/pt/o-car-2/car/equipamentos>

FIG. 86 | Pocinho, Centro de Alto Rendimento do Pocinho, área de treino (cota mais baixa), área social (cota mais alta) e área de alojamento (cota intermedia).

Fonte: <https://www.archdaily.com.br/br/248200/centro-de-alto-rendimento-de-remo-do-pocinho-slash-alvaro-fernandes-andrade>

FIG. 87 | Cidade de São Tomé, Baía de Ana Chaves.

Fonte: <http://www.visitar-saotomeprincipe.com/wp-content/uploads/baiaanachaves-01.jpg>

FIG. 88 | Esquema representativo da primeira fase da evolução urbana da cidade de São Tomé, finais do sec. XV.

Fonte: http://atlas.saotomeprincipe.eu/5_atlasstp_regional.htm

FIG. 89 | Baía de Ana Chaves - Primeiros assentamentos urbanos da cidade de São Tomé, 1644.

Fonte: http://atlas.saotomeprincipe.eu/6_atlasstp_cartografiaantiga.htm

FIG. 90 | Cidade de São Tomé, Rua Direita (imagem à esquerda) e armazéns de cacau e café, próximos da antiga alfândega (imagem à direita).

Fonte:

http://3.bp.blogspot.com/_FeMSsmwzPJU/SvK7PMiaLhI/AAAAAAAAAH4/P_D6NV2Nmtw/s1600-h/1.jpg

http://3.bp.blogspot.com/_FeMSsmwzPJU/SvLF7tyEyHI/AAAAAAAAAJA/fPpzvuDtZes/s1600-h/DSC00231.JPG

FIG. 91 | Cidade de São Tomé, Baía de Ana Chaves, mapa de 1647 (imagem da esquerda) e cartografia de 1889 (imagem da direita).

Fonte: http://atlas.saotomeprincipe.eu/6_atlasstp_cartografiaantiga.htm

FIG. 92 | Plano de urbanização para a cidade de São Tomé (com o local dos novos armazéns e porto), séc. XX.

Fonte: http://atlas.saotomeprincipe.eu/5_atlasstp_regional.htm

FIG. 93 | Antiga sede da PIDE - atual Ministério da Justiça e dos Direitos Humanos (foto à esquerda) e Forte de São Sebastião (foto à direita).

Fonte: <http://www.odisseiasnosmares.com/2011/10/sao-tome-e-principe-e-alvorada-de-abril.html>

FIG. 94 | Igreja da N.ª S.ª do Bom Despacho.

Fonte: MORAIS, J., MALHEIRO, J. (2013). São Tomé e Príncipe – As Cidades Património Arquitetónico / The Cities Architectural Heritage. Casal de Cambra: Caleidoscópio.

FIG. 95 | Praça da Independência, antiga ponte da Alfândega e edifício de habitação coletiva destinado aos trabalhadores do antigo banco Ultramarino.

Fonte: <http://viagemastomeprincipe.blogspot.com/2007/03/introduo.html>

FIG. 96 | Edifício da Companhia Santomense de Telecomunicações.

Fonte: <https://mapio.net/wiki/Q668216-en/>

FIG. 97 | Igreja do Bom Jesus.

Fonte: <https://mapio.net/wiki/Q668216-en/>

FIG. 98 | Edifícios da atual embaixada do Brasil (foto à esquerda) e do atual Ministério da Justiça (foto à direita).

Fonte: MORAIS, J., MALHEIRO, J. (2013). São Tomé e Príncipe – As Cidades Património Arquitetónico / The Cities Architectural Heritage. Casal de Cambra: Caleidoscópio.

FIG. 99 | Edifícios do Porto.

Fonte: MORAIS, J., MALHEIRO, J. (2013). São Tomé e Príncipe – As Cidades Património Arquitetónico / The Cities Architectural Heritage. Casal de Cambra: Caleidoscópio.

FIG. 100 | Edifícios do antigo Clube Náutico (foto à esquerda) e do Liceu Nacional (foto à direita).

Fonte: <http://stparquitecturarte.blogspot.com/2009/11/quarta-fase-de-desenvolvimento-urbano.html>

FIG. 101 | Vista aérea da Avenida Marginal 12 de Julho, com o Forte de São Sebastião em destaque.

Fonte: <http://stparquitecturarte.blogspot.com/2009/11/quarta-fase-de-desenvolvimento-urbano.html>

FIG. 102 | Planta de Localização – Área de Intervenção

Fonte: Do Autor

FIG. 103 | Antigos edifícios devolutos ligados à pesca (que circundam a igreja do Bom Despacho) e cemitério de barcos.

Fonte: MORAIS, J., MALHEIRO, J. (2013). São Tomé e Príncipe – As Cidades Património Arquitetónico / The Cities Architectural Heritage. Casal de Cambra: Caleidoscópio.

FIG. 104 | Igreja do Bom Despacho com antigos edifícios devolutos ligados à pesca e alguns antigos estaleiros.

Fonte: <https://mapio.net/wiki/Q668216-en/>

FIG. 105 | Igreja do Bom Despacho com antigos edifícios devolutos ligados à pesca e alguns antigos estaleiros.

Fonte: MORAIS, J., MALHEIRO, J. (2013). São Tomé e Príncipe – As Cidades Património Arquitetónico / The Cities Architectural Heritage. Casal de Cambra: Caleidoscópio.

FIG. 106 | Zona portuária da cidade de São Tomé, com a capitania e alguns antigos estaleiros, em destaque.

Fonte: MORAIS, J., MALHEIRO, J. (2013). São Tomé e Príncipe – As Cidades Património Arquitetónico / The Cities Architectural Heritage. Casal de Cambra: Caleidoscópio.

FIG. 107 | Baía de Ana Chaves e cemitério de barcos.

Fonte: <https://mapio.net/wiki/Q668216-en/>

FIG. 108 | Início das obras do porto de águas profundas de Fernão Dias, 2009.

Fonte: Wilfred Rolim -

<https://www.google.com/maps/contrib/105759544321145180821/photos/@38.69034,-9.422225,17.21z/data=!4m3!8m2!3m1!1e1>

FIG. 109 | Cidade de São Tomé, Baía de Ana Chaves, Avenida Marginal 12 de Julho - zona portuária (afeta aos estaleiros e pesca) e cemitério de barcos.

Fonte: <https://anacao.cv/wp-content/uploads/2017/04/Sao-tome.jpg>

FIG. 110 | Cidade de São Tomé, Baía de Ana Chaves, Plano Urbano.

Fonte: Do Autor

FIG. 111 | Estratégias urbanas.

Fonte: Do Autor

FIG. 112 | Estratégias urbanas – usos e funções – escala 1:4000

Fonte: Do Autor

ÍNDICE DE QUADROS

Quadro 1 | Programa do Centro de Mar.

Fonte: Do Autor

Quadro 2 | Programa funcional do Clube Náutico.

Fonte: Do Autor

Quadro 3 | Programa funcional do Restaurante.

Fonte: Do Autor

Quadro 4 | Programa funcional do Centro de Conferências.

Fonte: Do Autor

Quadro 5 | Programa funcional das Residências (Piso Térreo).

Fonte: Do Autor

Quadro 6 | Programa funcional das Residências (Piso 1 e 2).

Fonte: Do Autor

Quadro 7 | Programa funcional do Ginásio.

Fonte: Do Autor

INTRODUÇÃO

“Um simples percurso pela marginal evidencia a estrutura urbana de uma cidade ribeirinha, em que a beleza da baía de Ana Chaves (...) continua a prometer eternamente maior funcionalidade portuária (...)”

(Morais e Malheiro, 2013, p. 8).

São Tomé e Príncipe é uma das ex-colónias portuguesas, em que a sua capital mantém grande parte do seu edificado de traça colonial. Aliás, a cidade de São Tomé apresenta-se hoje como uma cidade que parece ter parada no tempo.

Apesar dos recursos naturais da ilha para um desenvolvimento sustentável, este tem sido marcado por uma alternância de ciclos de produção e estagnação. Até à sua independência conseguiu manter uma situação económica minimamente equilibrada, sendo desde aí, evidente uma clara estagnação. Consequentemente a cidade começou a apresentar sinais de degradação cada vez mais evidentes a vários níveis. Exemplo disso é a marginal da cidade de São Tomé, com o mesmo traçado e infraestruturas da altura Estado Novo, encontra-se hoje, totalmente degradada, por não ter sido sujeita a qualquer tipo de manutenção (ou intervenção) nos últimos 40 anos. A falta de manutenção, por parte do poder político, gerou uma forte degradação nesta frente de água, que hoje em dia se encontra num estado que mais se assemelha a um cenário de pós-guerra. A frente de água portuária relacionada com a atividade piscatória, e que contempla ainda a capitania e alguns antigos estaleiros, também não fogem a esta realidade. Desta conjugação de fatores resultou o desaproveitamento e descontinuidade da marginal da Baía de Ana Chaves, bem como a degradação do espaço que hoje se encontra com antigos edifícios, devolutos, ligados à pesca e que circundam a igreja do Bom Despacho tirando-lhe o lugar de destaque. Ao mesmo tempo os antigos estaleiros, hoje abandonados e degradados, cortam esta ligação de continuidade da marginal, e servem de cenário para um horrível cemitério de

barcos. Para finalizar, esta descontinuidade é ainda reforçada através da barreira criada pelas instalações precárias e degradadas da capitania que necessitam de uma urgente intervenção. Com a consequente dissociação do tecido urbano da antiga frente portuária, torna-se hoje evidente a necessidade da sua requalificação, sendo assim indissociável, para se proceder à sua intervenção, o estudo e a investigação do seu contexto histórico, e entender as relações que outrora estabeleceu com o restante tecido urbano da cidade.

Com este trabalho pretende-se questionar, refletir e repensar a requalificação deste espaço, reclamando-o para o domínio da cidade, para que seja aproveitado pelos seus habitantes, não só como espaço de lazer e recreio, mas também como meio de desenvolvimento turístico e económico.

O documento que suporta este projeto, encontra-se dividido em quatro capítulos:

No primeiro capítulo faz-se uma análise do território, de São Tomé e Príncipe, através da sua caracterização e do seu contexto geográfico e climático. Analisa-se ainda o contexto histórico e urbano da cidade de São Tomé, de modo a compreender os seus processos de assentamento, bem como os elementos determinantes na construção da sua malha urbana.

O segundo capítulo, A Cidade e o Mar, terá como objetivo descrever a consonância entre o passado local das cidades e as suas frentes portuárias, compreender a importância da relação destas com o mar na criação de uma memória urbana coletiva, bem como descrever algumas considerações para uma requalificação urbana. Desta forma, com o objetivo de revitalizar parte da frente de água portuária da Baía de Ana Chaves, na Cidade de São Tomé, torna-se imprescindível, primeiramente, abordar a linha de acontecimentos históricos determinantes na evolução das cidades portuárias em geral, com o intuito de construir uma visão crítica e fundamentada, para melhor entendimento sobre como operar em frentes de água. De seguida, de modo a compreender os diversos conceitos e modos de intervenção, centra-se o estudo numa pesquisa bibliográfica sobre estratégias de requalificação destas áreas portuárias.

De modo a contextualizar a componente teórica com a componente projectual deste trabalho, é abordado o tema do Turismo Náutico e do Centro de Mar como elementos dinamizadores da frente de água, explicando os seus conceitos.

O terceiro capítulo, centra-se na análise de três casos de estudo que contribuem para o aprofundar a temática de Centro de Mar. De modo a complementar esse conceito, analisam-se as organizações e funcionalidades programáticas dos casos de estudo, que desta forma servirão de suporte e justificação do projeto desenvolvido.

O quarto capítulo, O Lugar, centra-se na contextualização da frente portuária da Baía de Ana Chaves, na cidade de São Tomé, refletindo-se sobre a linha de acontecimentos históricos determinantes na evolução da sua frente de água portuária e tentando entender as relações que outrora estabeleceu com o restante tecido urbano da cidade. Conclui-se este capítulo demonstrando a situação atual da mesma e explicitando as razões que levam à necessidade da sua urgente requalificação.

Por último, o quinto capítulo aborda a componente projetual de intervenção, dividida em duas partes. A primeira é referente a memória descritiva da proposta de requalificação urbana, e a segunda trata-se da materialização do Centro de Mar. Um conjunto de equipamentos que reúnem uma série de serviços associados a várias funcionalidades de índole marítima, e que procuram servir a náutica de recreio e desportiva, bem como proporcionar um local que permita aliar outras atividades marítimo-turísticas, quer com percursos que englobem pequenas saídas marítimas diárias à volta da ilha, quer como ligações marítimas, às outras ilhas, respondendo assim à necessidade de acessibilidades marítimas da região.

Por fim conclui-se o documento com as considerações finais, seguido da bibliografia respetiva, e anexos do trabalho.

OBJETIVOS

Esta intervenção tem como principal objetivo criar uma relação simbiótica entre a cidade de São Tomé e o mar. Traçaram-se primeiramente os pontos-chave deste projeto: renovar parte do espaço da frente portuária, ligado à pesca, aos antigos estaleiros e capitania, redesenhando-o para dar continuidade à frente de água da marginal até ao Forte de São Sebastião, criando um local atrativo de lazer, recreio e turismo. Estabelecidas estas premissas listam-se os objetivos específicos do trabalho:

1. Projetar um lugar que relacione a cidade com o mar, requalificando a frente água portuária como lugar aberto e participativo na vida social da cidade onde se estabeleçam relações diretas, funcionais e culturais entre a terra e o mar;
2. Cultivar o legado de identidade e cultura marítima;
3. Criar um Centro de Mar, como ponto de referência na cidade, como um espaço público de lazer, desporto e turismo;
4. Dotar o lugar com infraestruturas de apoio marítimo;
5. Criar um terminal marítimo-turístico, com o intuito de estabelecer ligações entre ilhas e possibilitar excursões à volta da mesma.

METODOLOGIA

O trabalho final desenvolve uma metodologia experimental de projeto que deverá ser dividida em três partes: parte da análise bibliográfica, parte da procura de referências projetuais e arquitetónicas, e na última parte, o desenvolvimento do projeto em si.

A primeira parte consiste na elaboração de uma pesquisa e da respetiva análise bibliográfica que abordem os temas que sirvam de suporte ao desenvolvimento do projeto, podendo assim desenvolver uma base teórica que sustente o trabalho final.

Na segunda parte a pesquisa realizada centra-se numa procura de referências arquitetónicas e projetos. Ao mesmo tempo procura-se apresentar três casos de estudo que contenham, como ponto de partida, as mesmas questões que serão desenvolvidas neste projeto.

Na última parte, com base nas referências bibliográficas e arquitetónicas serão desenvolvidos o plano urbano com a proposta de requalificação da frente de água e um projeto de arquitetura - o Centro de Mar.

ESTADO DA ARTE

O estudo do tema das frentes de água (waterfronts), nomeadamente a relação entre as cidades e os seus rios/mares, a partir das suas faixas ribeirinhas, têm sido nos últimos anos, alvo de análise a nível da estratégia urbana a seguir. Este tema granjeou o interesse de vários arquitetos e urbanistas que se debruçaram na procura de soluções e estratégias para responder aos problemas urbanos relacionados com o abandono e degradação das frentes portuárias.

Como consequência destas investigações, surgiu uma vasta produção documental e bibliográfica. Nestas debatem-se maioritariamente os sucessos e fracassos dos projetos para as novas frentes de água e os seus impactos sociais e urbanos. Igualmente se debatem os novos planos e estratégias na requalificação das degradadas frentes portuárias e os interesses na sua participação por parte de entidades público-privadas. Desta forma torna-se pertinente o reconhecimento de uma variedade de obras existentes, relacionadas com o tema de frentes de água, referenciando as que mais se aproximam da visão que se pretende transmitir com esta dissertação. Destas destaca-se o livro “Cidade portuária, o porto e as suas constantes mutações” (2006) de F. João Guimarães, que analisa, ao longo da história, a evolução das áreas portuárias e as suas constantes modificações funcionais e tecnológicas, em cada fase de adaptação às novas necessidades, que por vezes levavam alguns portos a períodos de inatividade, culminado, nalguns casos, em abandono e degradação dos mesmos.

Através da leitura do livro, entende-se que para a sua análise torna-se ainda pertinente a compreensão das relações existentes entre o porto e a cidade, ao longo dos tempos. Desta forma, o termo de “cidade portuária”, utilizado por Guimarães (2006) assume grande relevância, pois reflete a presença de uma forte ligação entre as duas, que segundo o autor *“mantiveram desde sempre uma relação intensa de trocas e movimentos que se iniciavam na água, tendo consequências no porto, frente de água, cidade e região”* (Guimarães, 2006, pág. 7), onde a frente portuária, que durante séculos, se encontrava aberta à cidade e funcionava como elemento de transição cidade-água. No entanto, devido

a crescente autonomia operativa portuária, o porto acaba por introduzir fatores de separação entre este e a cidade, que de acordo com Guimarães (2006), deixando de ser um elemento de transição, transforma-se em elemento barreira, virado completamente para as atividades portuárias.

Com todas estas alterações, e na procura de alternativas face ao declínio e deserção a nível portuário e industrial na cidade, surgem novas ideias e projetos. Considerando-as como uma nova mentalidade face à revitalização das frentes portuárias, o autor aborda o tema, explicando os motivos de sucesso e insucesso de alguns projetos na reconversão dessas frentes de água. Definindo como grandes pioneiros desta nova abordagem os portos de Boston e Baltimore, o autor centra-se no estudo das áreas portuárias do eixo Europa-América do Norte. Desta forma, o autor analisa as particularidades históricas, legislativas, geográficas, socioeconómicas e culturais dessas intervenções urbanas nas frentes de água, bem como o interesse na sua participação por parte de entidades público e privadas.

Segundo o autor (Guimarães, 2006), a escolha destes dois continentes como análise de estudo, deve-se à necessidade de compreender de que modo, existindo diferentes tipologias portuárias, em diversos contextos, destas podem advir intervenções idênticas. Para esta análise Guimarães (2006) referencia quatro tipologias portuárias, em contextos distintos: os portos mediterrânicos inseridos em baías abrigadas e abertas ao mar; os portos ingleses que continham isoladas as suas docas do tecido urbana e à vida da cidade; os portos do noroeste europeu que através de diques conquistaram território à água e ao mesmo tempo protegiam a cidade das suas adversidades; e os portos norte-americanos que a partir dos seus *piers* perpendiculares à cidade, permitiam a sua continuidade, como uma espécie de prolongamento das ruas sobre a água.

Partindo desta base de estudo, o autor (Guimarães, 2006) apresenta posteriormente, para cada tipologia portuária, as suas mutações e consequentes problemas que delas advieram; os planos para as suas regenerações e reconversões, bem como as oportunidades que cada um ofereciam; e as suas intervenções e consequentes sucessos e insucessos que destas resultaram.



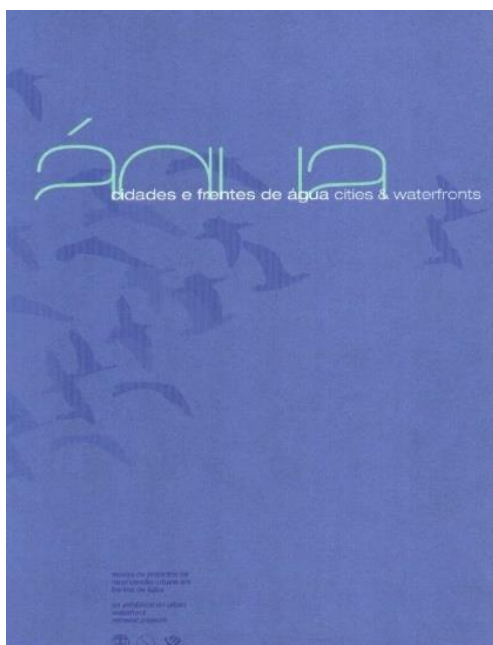
Deste estudo, feito pelo autor (Guimarães, 2006), surge uma panóplia de opções tomadas para solucionar problemas idênticos, resultando assim numa variedade de exemplos de diversas intervenções.

FIG. 1 | Cidade portuária, o porto e as suas constantes mutações, 2006, Livro de F. João Guimarães.

Como ponto chave na abordagem do tema das frentes de água, principalmente na temática sobre estratégias para a sua requalificação, o livro “Água – Cidade e Frentes de Água” (1998), de Nuno Portas, aborda pontos pertinentes para perceção de como intervir nas velhas frentes portuárias. Através da compilação de uma série de casos de estudo, de diversas cidades, o autor apresenta um vasto número de projetos emblemáticos que realizaram intervenções inovadores para recuperar as suas frentes de água, resultando destes *“lugares privilegiados de encontros urbanos e suburbanos, de mistura de idades, nacionalidades e motivações culturais”* (Portas, 1998, pág. 5).

No seu livro, “Água – Cidade e Frentes de Água”, Portas (1998) aborda também, os impactos positivos ou negativos dessas intervenções nas cidades portuárias, assunto esse, transversal no livro de “Cidade portuária, o porto e as suas constantes mutações” (2006) de F. João Guimarães.

Ainda à semelhança de Guimarães (2006), Portas (1998) esclarece que a compilação destes projetos, não tem como principal objetivo determinar os exemplos a seguir, mas antes compreender que algumas tendências são transversais na maioria dos casos de estudo analisados. Sendo essas tendências os pontos chaves para a investigação de como intervir nas frentes de água, das cidades portuárias, e não um projeto em específico, tendo



em conta que as diferenças evidentes entre casos de estudo advêm de fatores específicos como heranças culturais, a geografia e topografia do local, oportunidades financeiras e tecnológica, bem como a estrutura e a forma do porto e, as respectivas épocas e fases de desenvolvimento. Desta forma, segundo Portas (1998) o princípio na escolha dos casos de estudo, deste livro, teve por base aqueles que de melhor maneira ilustrassem essas tendências.

FIG. 2 | Água – Cidade e Frentes de Água, 2006, Livro de Nuno Portas.

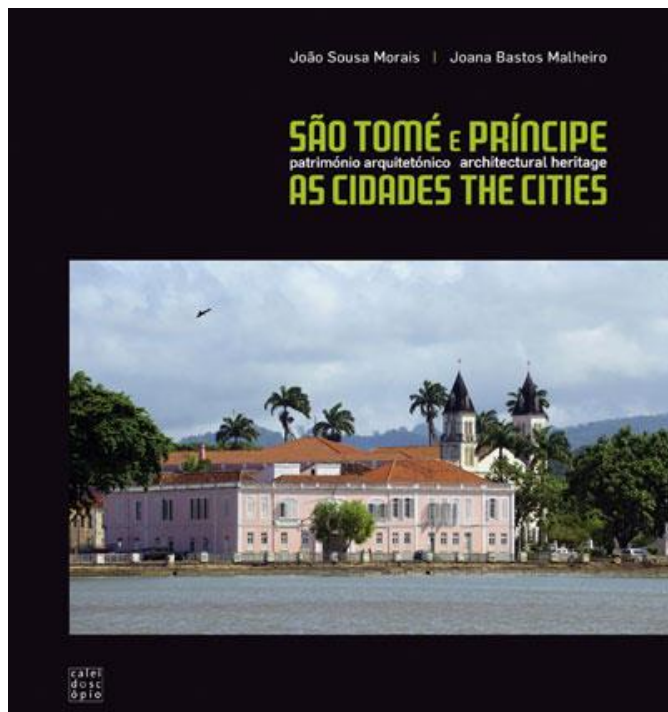
É ainda pertinente referenciar o livro de Vítor Ferreira, “Lisboa, a Metrópole e o Rio: Centralidade e Requalificação da Frentes de Água” (1997), na abordagem da temática das frentes de água. Nesta obra, é discutida a requalificação urbana das frentes ribeirinhas a partir da competitividade territorial e das dinâmicas da globalização, demonstrando a importância das frentes urbanas ribeirinhas nas sociedades atuais. O autor centra-se no o



papel fulcral da recomposição socioeconómica da metrópole lisboeta, bem como nas assimetrias territoriais, para analisar as lógicas de requalificação da frente ribeirinha da cidade, e para avaliar os consequentes desafios que advêm deste tipo de intervenção. Desta forma, o autor, fornece-nos diversos pontos de partida pertinentes para refletir e analisar a questão da revitalização urbana destas frentes de água.

FIG. 3 | Lisboa, a Metrópole e o Rio: Centralidade e Requalificação da Frentes de Água, 1997, Livro de Vítor Ferreira

Contudo, torna-se ainda imprescindível, da leitura e compreensão para a realização deste documento, a perceção do território a intervir. Desta forma, o livro “São Tomé e Príncipe – As Cidades Património Arquitetónico” (2013) de João Morais e Joana Malheiro, servirá como referencial para a análise do território. Neste livro, os autores abordam a génese dos primeiros assentamentos na ilha de São Tomé e Príncipe, bem como toda a



linha de acontecimentos históricos e temporais que estabeleceram as diversas transformações urbanas das cidades de São Tomé e de Santo António do Príncipe, tendo em simultâneo, como suporte, o registo dos momentos fulcrais que promoveram todo este processo urbanístico destas cidades.

FIG. 4 | São Tomé e Príncipe – As Cidades Património Arquitetónico, 2013, Livro de João Morais e Joana Malheiro

1. ANÁLISE DO TERRITÓRIO



FIG. 5 | Fotografia aérea à sul da ilha de São Tomé com o ilhéu das Rolas em primeiro plano

“Mas há um local especial em África, mesmo único nas suas características, que, embora de reduzidas dimensões e limitada geografia — duas pequenas ilhas no Golfo da Guiné —, contém um conjunto arquitetónico e, diríamos, territorial inigualável (...) falamos do arquipélago de São Tomé e Príncipe e das suas cidades (...)”.

(Fernandes, 2013 *cit. in* Andrade e Pape, 2013, p. 10).

1.1. São Tomé e Príncipe | CARACTERIZAÇÃO

No contexto de expansão marítima portuguesa, o arquipélago de São Tomé e Príncipe foi descoberto pelos navegadores Pedro Escobar e João Santarém, durante o reinado de D. Afonso V, entre os anos 1470 e 1472. Tendo sido colónia de Portugal desde o século XV até à sua independência em 1975. Este pequeno arquipélago encontra-se situada no Golfo da Guiné, sobre a linha do equador e possui um território com cerca de 1000 km², no qual as suas pequenas cidades valem *“pelo todo, onde a vegetação autóctone se assume como jardim informal e o sentido do locus (lugar) é determinado pelas forças da natureza.”* (Morais e Malheiro, 2013, p. 270).



FIG. 6 | Fotografia aérea da ilha de São Tomé

“Falar de S. Tomé e Príncipe é seguramente falar do sector primário, especialmente dos ciclos da cana do açúcar, do café, onde se sedimentam estruturas urbano-rurais denominadas de Roças, constituindo o território um excelente laboratório de planeamento urbanístico e arquitectura, que teve como palco as cidades.”

(Morais, 2015, p. 39).

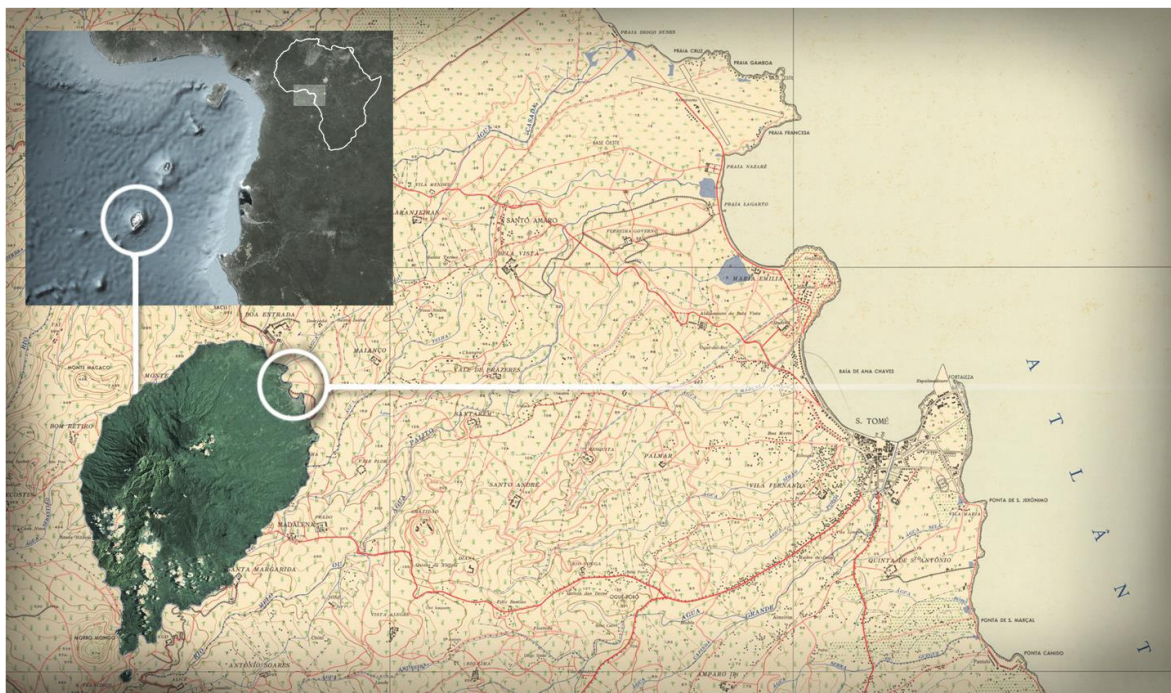


FIG. 7 | Localização geográfica de São Tomé e Príncipe, com destaque da baía de Ana Chaves

Designação oficial: República Democrática de S. Tomé e Príncipe

Capital: São Tomé (59 144 habitantes, em 2008)

Área: 1001 Km²

Clima: tropical e húmido

População (INE 2012): 178.739

Densidade populacional (INE 2012): 179 habitantes/Km²

Língua Oficial: Português

População com menos de 20 anos: 52,1%

Moeda: Dobras

Índice da pobreza (INE 2010): 66,2%

Taxa de desemprego (INE 2012): 13,6%

Os dados suprarreferidos foram recolhidos de acordo com Fonseca (2017) e P3LP nos documentos “O sector da água em São Tomé e Príncipe” e “São Tomé e Príncipe Cluster da Água”, do Projeto P3lp - Pontes e Parcerias nos Países de Língua Portuguesa. Este projeto insere-se numa plataforma institucional e empresarial lusófona dinamizada pela Parceria Portuguesa para a Água. É constituída por entidades públicas e privadas com atividades no sector da água, e o seu principal objetivo é facilitar e promover iniciativas centradas na partilha de experiências e divulgação do conhecimento nos temas da água entre entidades públicas e privadas nos países de língua portuguesa.

1.2. São Tomé e Príncipe | CONTEXTO GEOGRÁFICO E CLIMÁTICO

A República Democrática de São Tomé e Príncipe localiza-se sobre a linha do Equador. Este arquipélago, situado no Golfo da Guiné, a cerca de 300 km da costa Ocidental de África (particularmente do Gabão a Este), é composto pela ilha de São Tomé, com uma área de 859 Km², pela ilha do Príncipe, com 142 km², e por diversos ilhéus, de onde se destacando o ilhéu das Rolas por ser o de maior dimensão (Guedes, et al, 2015).

O arquipélago, de origem vulcânica, apresenta um clima tropical, quente e húmido, do tipo equatorial, o que em combinação com a sua localização, proporciona um ambiente paradisíaco, de grande riqueza de fauna e flora (Guedes, et al, 2015), sendo outrora descrita, por Mendonça como "*(...) rica e prometedora ilha de S. Thomé (...) a perola das colónias e o paraíso dos negros.*" (Mendonça, 1906, p.18).

Característico deste tipo de clima é a existência de apenas duas estações sazonais (anuais). Em São Tomé e Príncipe distinguem-se duas estações: a estação seca (gravana) de junho a setembro, à qual se acresce o mês de janeiro ligeiramente chuvoso (pequena gravana) e a estação das chuvas de outubro a maio. No entanto, as duas estações anuais apresentam amplitudes térmicas relativamente baixas entre si, com variações médias anuais entre os 22º C e os 30º C. Contudo, no arquipélago, verifica-se ainda a existência de vários microclimas devido à sua orografia montanhosa, os quais vão variando conforme as altitudes e zonas (Guedes, et al, 2015).

De relevo acentuado no centro da ilha, São Tomé apresenta uma geomorfologia complexa com uma variação de altitude entre 0 m a 1900 m (Pico São Tomé). As suas encostas abruptas e vales profundos contrastam com um litoral de topografia plano, com pequenas praias e baías na sua orla, onde se insere a Baía de Ana Chaves, na cidade de São Tomé (Guedes, et al, 2015).

1.3 Cidade de São Tomé | CONTEXTO HISTÓRICO

São Tomé e Príncipe, descoberto por navegadores portugueses, no reinado de D. Afonso V (1470-1472), manteve-se como colónia portuguesa até á sua independência em 1975.

Com o intuito de a povoar e desenvolver foram oferecidos privilégios a quem acompanha-se o “delegado régio” e se mantivessem no arquipélago. Em 1486 foi trazida, para a ilha a cana do açúcar sendo o seu cultivo incentivado. Nesse mesmo ano desembarcaram na enseada de Água Ambó, os primeiros povoadores. Para assinalar o feito é construída uma capela em madeira, dedicada à Nossa Senhora do Cabo, atual igreja de Nossa Senhora das Neves que representa a primeira povoação na ilha de são Tomé.

Capitania de Álvaro Caminha (1493-1499)

Após um pequeno período de tempo em que a capitania esteve sobre a alçada de João Pereira, a ilha foi doada a Álvaro Caminha por meio de carta régia. Este trouxe consigo um número elevado de colonos (essencialmente judeus, escravos e degradados) que permitiu iniciar o povoamento efetivo da ilha, valendo-lhe a atribuição de grande colonizador. Apesar de a primeira povoação ter sido fundada na baía de Água Ambó, em Ponte Figo. Esta zona foi preterida pela baía de Ana Chaves, situada a norte da ilha, já que esta última apresentava as condições propícias à criação de porto natural de comércio, por ser ampla e abrigada; melhores terras para o cultivo da cana-de-açúcar e fácil acesso ao interior da ilha (Morais e Malheiro, 2013). Apresentava ainda uma topografia que possibilitava a construção de pontos defensivos. *“Contudo, pela inclinação pouco acentuada do terreno, cinco pântanos cercavam a cidade e provocaram insalubridade durante séculos.”* (Morais e Malheiro, 2013, p.64).

O açúcar começa a ser produzido e exportado. Durante este período Álvaro Caminha ergue a Torre do Capitão (local de defesa da cidade e habitação do capitão), o Mosteiro de São Francisco, a Igreja de Nossa Senhora de Avé Maria e surgem ainda as

primeiras habitações " (...) *de madeira, térreas, de um ou dois sobrados e com coberturas também em madeira.*" (Morais e Malheiro, 2013, p.70). Presume-se que Álvaro Caminha tenha criado um quadro normativo para as larguras mínimas de ruas e traçados retilíneos. Deste modo surge o primeiro aglomerado urbano determinante para a consolidação da estrutura urbana inicial (Morais e Malheiro, 2013).

Por essa altura D. Manuel I recomenda a Álvaro Caminha que cada colono tome uma das suas escravas com o único propósito de ter filhos, surgindo três grupos sociais: os brancos europeus (com cargo judiciais e eclesiásticos), os mulatos e os escravos. Mais tarde, de acordo com a carta régia de 1515 foi concedida liberdade aos filhos e descendentes desses colonos e "brancos livres", dando origem a dois outros grupos sociais, o africano livre e o mulato (Morais e Malheiro, 2013).

Capitania de Fernão Melo (1499-1522)

As condições ideais para o cultivo de cana-de-açúcar, nomeadamente as condições climatéricas e abundantes ribeiras que permitiam uma boa irrigação dos campos e possibilitavam o funcionamento dos engenhos, levaram a que o comércio de açúcar se tornasse na principal atividade em S. Tomé. O florescimento desta atividade aliada ao comércio de escravos foi consolidando o crescimento da urbe, uma vez que foram necessárias mais habitações e armazéns para guardar o açúcar que iria ser exportado. O edificado foi crescendo junto à zona portuária. Em simultânea é construída a alfândega, a câmara, a curadoria e a cadeia. Com o crescimento da população, o rei D. Manuel I manda construir novas igrejas a de N^a S^a da Conceição, N^a S^a da Graça, (atual Sé), de Santo António e a igreja da Misericórdia com o respetivo hospital. Por esta altura o número de escravos era considerável (7500 para mil habitantes). Descontentes com a sua situação foram-se revoltando contra os proprietários das roças e rejeitando todos os enviados pelo Rei com cargos políticos. Foi uma época conturbada com muitas rebeliões de escravos (Morais e Malheiro, 2013).

Capitania sem doação (1522-1580)

A prosperidade económica da ilha, devido à exportação de açúcar e ao comércio de escravos leva-a a um crescimento populacional. Este desenvolvimento aliado à importância que a ilha apresentava para os navios portugueses levou D. João III, em 1524, a conceder-lhe carta de floral e levando-a a vila. Uma década depois por carta régia é elevada a cidade. Com a produção de açúcar a ganhar uma maior expressão são muitos os navios que ali fazem escalas, sendo por isso necessário um desenvolvimento do porto e da Alfândega. Por esta altura surge a preocupação da estruturação dos espaços públicos, nomeadamente, junto às Igrejas da Conceição e da Misericórdia e junta á Alfândega. Constroem-se novos edifícios religiosos, como a igreja de São João Batista, a atual igreja de São João e as Igrejas de Madre de Deus e santo Amaro, concentradas a Oeste e Sul; a Capela e fortaleza de São Sebastião para este, no prolongamento da rua direita e o Real hospício de santo António dos capuchinhos italianos, para Sul. Estes edificadoss possuem um papel preponderante na expansão da cidade, uma vez que ao longo dos eixos criados surgem novas construções habitacionais. Associado a este crescimento repentino a cidade começa a passar por um período de enorme instabilidade, surgindo várias revoltas e fugas de escravos das roças para a mata. Posteriormente e para sobreviverem, estes atacam e assaltam as roças (Morais e Malheiro, 2013).



FIG. 8 | Igreja Madre Deus

Do apogeu do ciclo do açúcar à ocupação Holandesa (1580-1650)

A partir de 1586 devido às doenças, sobretudo malária provocada pelos mosquitos dos pântanos e a elevada poluição dos rios causada pelos detritos vindos das roças, os governadores portugueses sucederam-se contribuindo para a instabilidade política e social. Posteriormente, a partir de 1598, surge uma enorme insegurança na população causada pelas invasões holandesas. Muitos habitantes refugiaram-se no interior da ilha e os mais abastados fugiram para o Brasil (Morais e Malheiro, 2013).

Em 1641, quando de novo a armada holandesa invade São Tomé os seus habitantes pegam fogo às suas próprias casas de forma a afastar os invasores e refugiam-se nas roças. Nesta altura a Igreja da Misericórdia teve um papel preponderante junto das populações (Morais e Malheiro, 2013).

Vencidos pelo clima e pela malária os holandeses abandonam a ilha e inicia-se a reconstrução da cidade, e com ela a construção de novos tempos, entre os quais, as Igrejas de São Tiago, Nossa Senhora do Rosário e Nossa Senhora do Bom Despacho (Moraes e Malheiro, 2013).

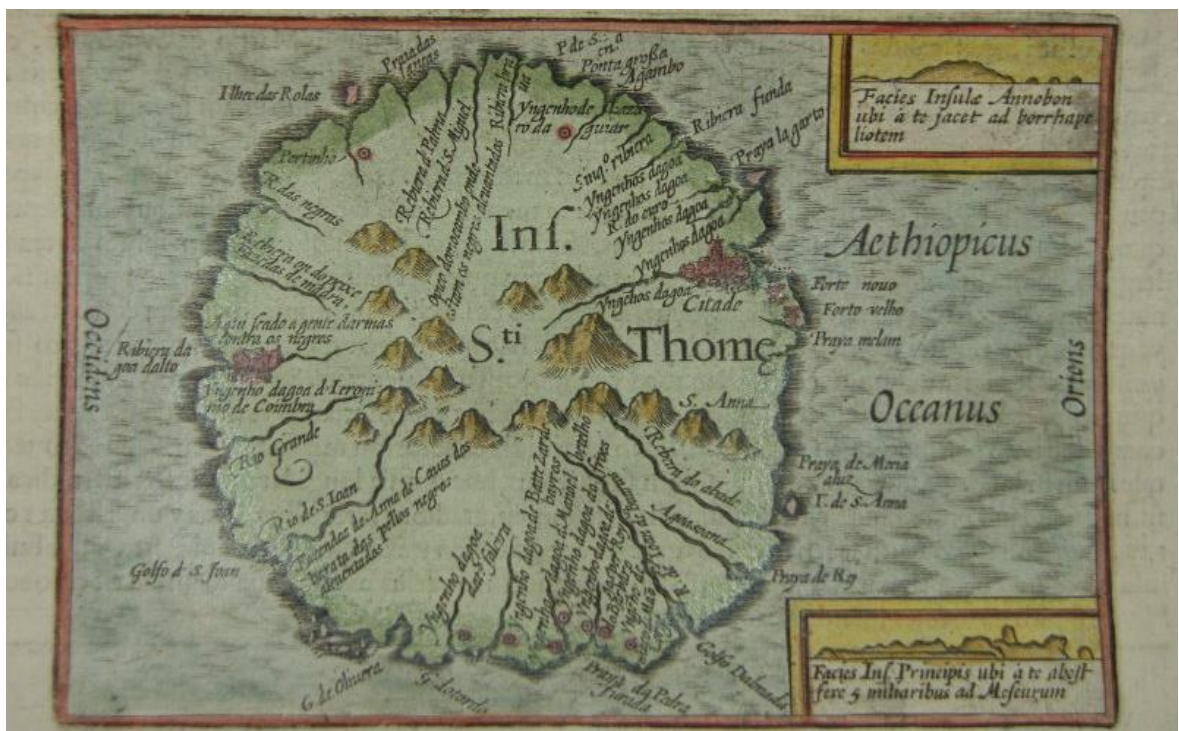


FIG. 9 | Mapa da ilha de São Tomé, 1602

Ciclo do Comércio de escravos (1650-1753)

Este período caracteriza-se pela decadência económica, demográfica e política. São Tomé vê a sua população reduzida. Muitos comerciantes de açúcar abandonam a ilha e emigram para o Brasil onde este comércio era mais rentável; outros passam a dedicar-se ao comércio de escravos que tinha grande aceitação noutras colónias (Morais e Malheiro, 2013).

Em 1700 o número de europeus que habitam a ilha diminui drasticamente. Para contrariar esta tendência a Coroa envia cerca de 150 deputados, essencialmente artesãos, para recuperar a economia. Continua a haver invasões, agora por parte dos corsários franceses, ficando este período marcado por vários incêndios e destroços (Morais e Malheiro, 2013).

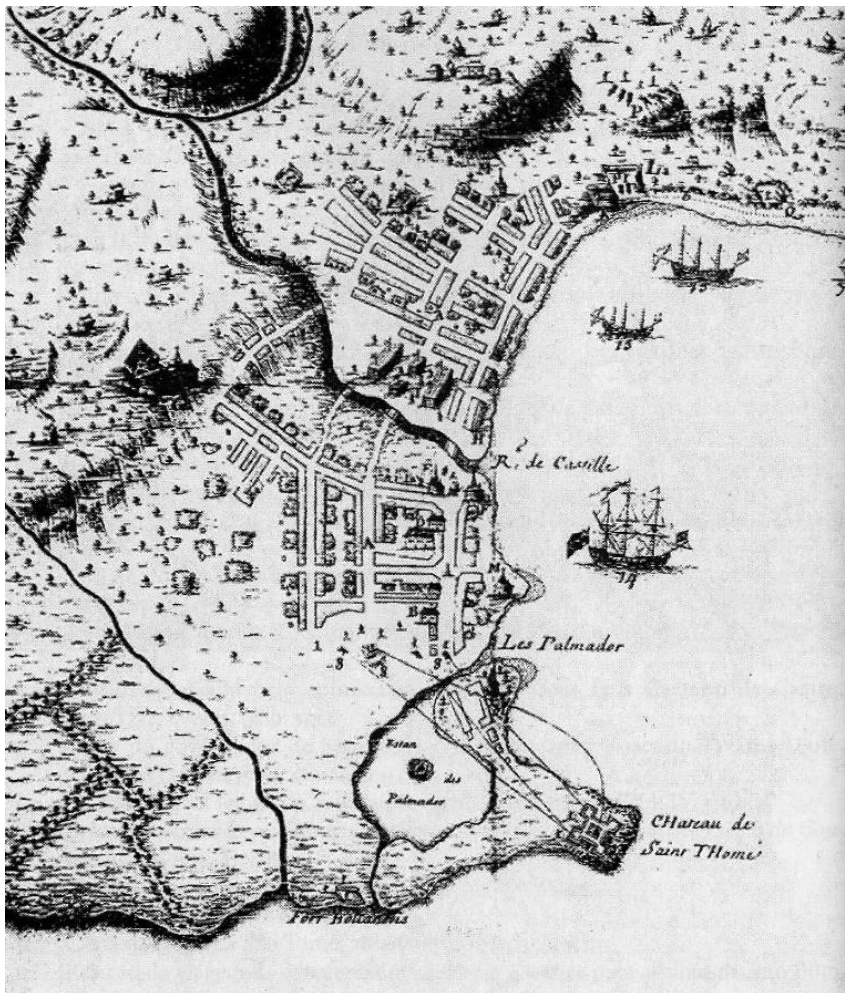


FIG. 10 | Mapa da Cidade de São Tomé, 1709

Ciclo do café e do cacau (1799- ao início do séc. XX)

No governo de João Baptista e Silva em 1799 a planta do café é introduzida no arquipélago. Por essa altura a degradação da cidade era gigantesca, construía-se sem método e sem qualquer plano urbanístico, uma vez que, a rápida sucessão de governadores não possibilitava a implementação de políticas de ornamento de território (Morais e Malheiro, 2013).

A insalubridade da ilha continuava a aumentar a mortalidade. Apesar de várias propostas que iam surgindo para melhorar as condições sanitárias da população, nada era feito. Para diminuir a elevada taxa de mortalidade, sobretudo dos europeus, a capital mudou-se para Santo António, na ilha do Príncipe, por se crer que essa ilha era menos insalubre. Esta medida em nada resolveu o problema, pois a população e o comércio continuavam a centrar-se em São Tomé, tendo em 1852 a capital retornado (Morais e Malheiro, 2013).

Ao contrário da decadência das cidades as roças encontravam-se numa fase de grande prosperidade. Roças eram unidades agrícolas que funcionavam autonomamente. Possuíam caminhos-de-ferro, hospital, capela e creche. Estas estruturas urbanizadas localizavam-se por toda a ilha, sendo por isso, elementos determinantes na organização do território. Devido á enorme atividade agrícola, aliada ao facto de a cidade servir de entreposto para o comércio de escravos, São Tomé possuía nessa altura um elevado número de escravos (Morais e Malheiro, 2013).

Em 1875 é abolida a escravatura. Consequentemente a mão-de-obra para o trabalho nas roças diminui drasticamente, o que leva os produtores a partir para o Brasil e para Angola, levando assim à falência de muitas roças. As que mantiveram a produção tiveram de mandar vir mão-de-obra de Angola, Moçambique e Cabo Verde. Por volta de 1890, comercialmente o café começa a perder valor nos mercados internacionais, emergindo o comércio do cacau. A produção de cacau em grande escala leva São Tomé a ser considerado o maior exportador deste produto. A hegemonia deste mercado leva a que nos anos 20, por ordem dos Governadores passem a aplicar-se impostos sobre a exportação do cacau e esse dinheiro passa a ser utilizado no plano de reestruturação de

São Tomé. Implementam-se medidas higienistas e de segurança pública, demolindo-se cubatas e expulsando os pobres do centro da cidade para a periferia. Nesta altura faz-se o traçado de novas ruas e o alargamento de outras existentes, e finalmente o tão solicitado aterramento do pântano de São Sebastião. As novas condições de higiene contribuem para a diminuição da mortalidade dos trabalhadores (Morais e Malheiro, 2013).

A supremacia de São Tomé na produção de cacau leva os ingleses, motivados pela concorrência, a denunciar Portugal por este continuar a explorar os trabalhadores das roças. Neste período, sob a governação de Ricardo Vaz de Monteiro, surgem novas obras de relevo, como o quartel do corpo da polícia e a reabilitação da capela de São Sebastião, entre outras (Morais e Malheiro, 2013).

Do início do Estado Novo aos Setenta

Nesta época, mais propriamente em 1930 surge uma lei constitucional (Ato Colonial) que define as relações entre a Metrópole e as suas colónias. Em São Tomé, este período é talvez o mais importante na construção de equipamentos e evolução urbanística, estando ainda hoje presente essa linguagem arquitetónica das construções do Estado Novo. Mais tarde, com a criação do Gabinete de Urbanização Colonial (GUC), a cidade de São Tomé é redesenhada em termos urbanísticos, primeiramente, por João Aguiar e posteriormente com Mário de Oliveira (Morais e Malheiro, 2013).

Decidiu-se não se aprofundar mais sobre esta época, uma vez que esta terá continuidade no subcapítulo seguinte, e será ainda descrita, no capítulo 4, O Lugar, de acordo com o tema de frente de água, dando ênfase a linha de acontecimentos históricos determinantes na evolução da frente portuária da Cidade de São Tomé.

1.4 Apontamentos sobre a cidade | CONTEXTO URBANO

A cidade de São Tomé, representante de um dos acervos arquitetónicos mais interessantes de toda a lusofonia, tem a sua evolução assente no desenvolvimento agrícola, articulando, ao longo dos tempos, o crescimento da cidade com evolução da estrutura fundiária de produção agrária. (Morais e Malheiro, 2013; Pape, 2016).

A nível urbano, é possível perceber que a implantação da cidade de São Tomé apresenta características morfológicas comuns com outras cidades insulares de origem portuguesa, implantadas em baías abrigadas com boa exposição solar, propícias a um porto natural e abastecidas por cursos naturais de água (Andrade e Pape, 2013; Guedes, et al, 2015). Desta forma, e pela importância da agricultura e do seu comércio na fundação e desenvolvimento da cidade que os primeiros assentamentos da mesma se forma em torno da baía de Ana Chaves. Devido à localização, exposição, morfologia e dimensão da baía, estavam reunidas as potencialidades de um porto natural, de topografia plana, ao mesmo tempo, a existência de algumas ribeiras (principalmente da Ribeira Água Grande), que asseguravam a irrigação de terrenos agrícolas (Guedes, et al, 2015). Segundo Andrade e Pape (2013) estas particularidades revelam um certo carácter orgânico e espontâneo característico do “*modus operandi da cultura urbana portuguesa*” (Guedes, et al, 2015, p. 15).

O desenvolvimento da cidade de São Tomé seguiu os princípios urbanísticos de cidade colonial de matriz portuguesa, sendo o único núcleo de carácter urbano gerado desde a ocupação secular da ilha de São Tomé. Este núcleo urbano, de implantação tradicional, desenvolveu-se à volta da baía de Ana Chaves, de forma adaptativa e “orgânica”, com uma malha sensivelmente reticulada e apresenta uma ordem espacial unificada, onde é possível identificar os tempos de construção constituintes de um referencial de discurso urbano à escala pedonal (Morais e Malheiro, 2013; Fernandes, 2015). Considerada como *promenade architecturale*, como refere Moraes e Malheiro (2013), a organização espacial desta cidade rege-se de acordo com o sistema operativo romano, numa sequência de rua, largo e praça, marcada por um dispositivo morfológico também conhecido com quarteirão.

Ao longo dos tempos são sucessivas as modernizações na cidade através do novo edificado, mas sem consequências na localização central dos principais equipamentos públicos, nem tão pouco na sua forma urbana estruturante (Fernandes, 2015). A este nível, sobressai o paradigma do Estado Novo, observado através de obras de arquitetura modernista, elaborados pelos arquitetos João de António de Aguiar e Mário de Oliveira. Dos arquitetos suprarreferidos resultaram diversas obras de excelência, nomeadamente os equipamentos caracterizantes da praça da liberdade, como o caso do atual cine teatro Marcelo da Veiga e do Arquivo Histórico de São Tomé, mas também alguns bairros, como é o exemplo do Bairro Salazar, atualmente 3 de fevereiro (Morais e Malheiro, 2013).

É no decorrer desta época que são ensaiadas novas perspetivas de planeamento, particularmente os Planos de Urbanização, do Gabinete de Urbanização Colonial, e alguns aspetos do modelo internacional da garden-city - utilizando alamedas arborizadas, retundas viárias e loteamentos estendidos e unifamiliares (Fernandes, 2015). Realizado por José António de Aguiar, o primeiro Plano de Urbanização, do Gabinete de Urbanização Colonial, consistia numa proposta com um desenho formal, baseado em grandes avenidas e praças, mas, com o seu afastamento, Mário de Oliveira viria a propor um novo plano mais direcionado para as questões sociais (Morais e Malheiro, 2013).

É de salientar que, nesta época, apesar de a arquitetura da cidade de São Tomé ter sido, em geral, mais simples e discreta do que noutros territórios de matriz colonial, é o paradigma do Estado Novo que, no entanto, deixou a maior marca na herança colonial, quer a nível urbano quer a nível do edificado (Morais e Malheiro, 2013; Fernandes, 2015).

Na segunda metade do século XX, materializando a ideia de cidade progressiva, são implementados novos eixos de expansão, acompanhados de novas tipologias de natureza excecional (equipamentos), bem como novas tipologias correntes (habitações) possibilitando o crescimento da cidade para além da baía inicial (Fernandes, et al., 2012).

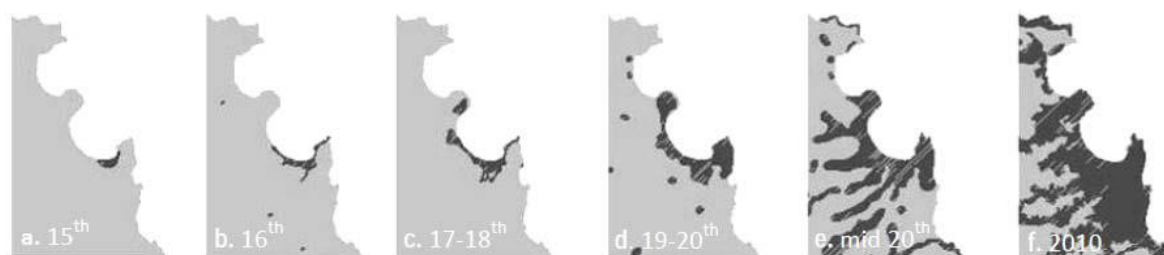


FIG. 11 | Diagrama da evolução urbana da cidade de São Tomé (Fernandes, et al., 2012)

Desenvolvendo-se ao longo da costa, a cidade vai crescendo e expandido a sua frente marítima, ao mesmo tempo que se estende para o seu interior, através da rede dos caminhos que penetravam na floresta, responsáveis pelas ligações do porto às explorações agrícolas. Esta dualidade resulta numa dispersão urbana, que se vai acentuando a medida que os limites da cidade se vão desvanecendo pela densificação da mesma (Fernandes, et al., 2012).

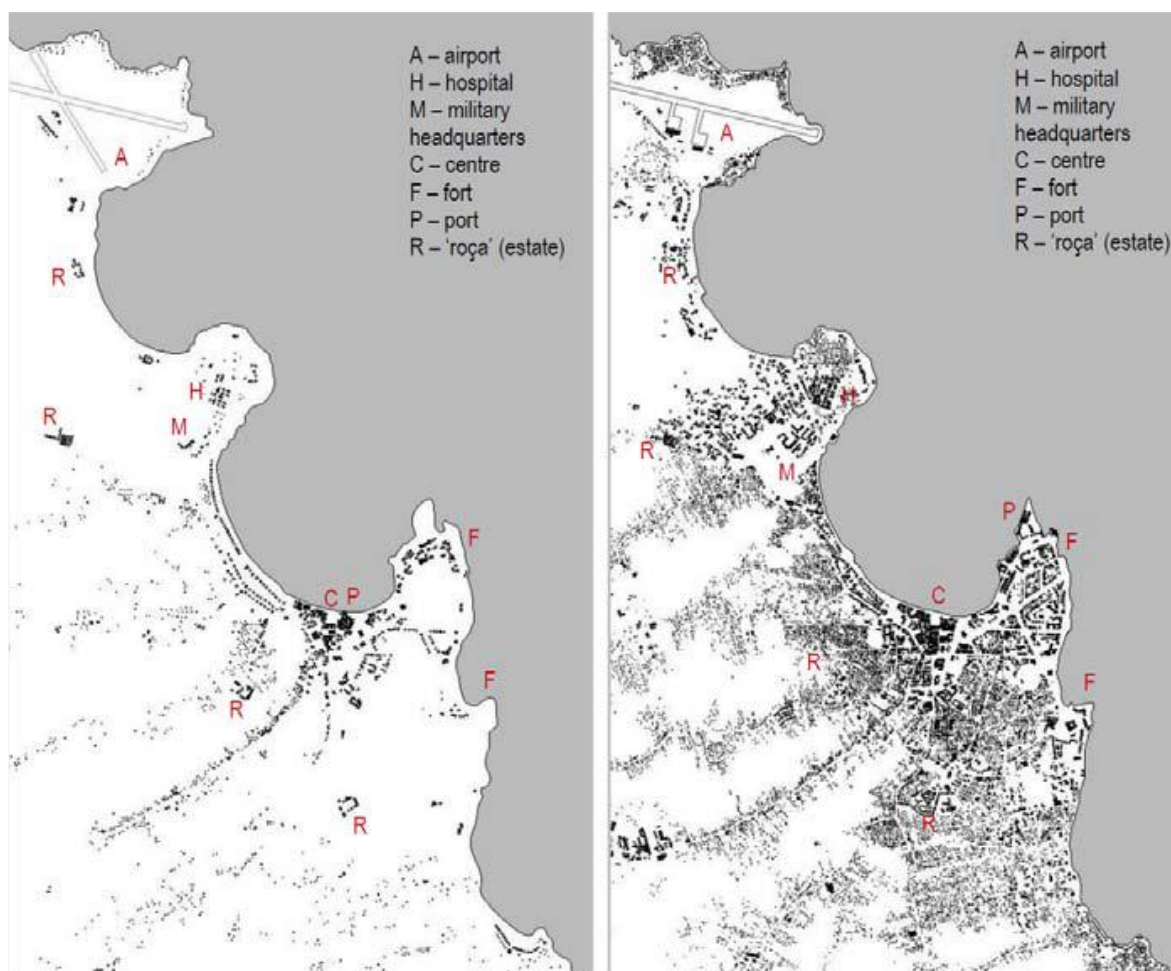


FIG. 12 | Cidade de São Tomé, construções na segunda metade do século XX (imagem à esquerda) e construções em 2010 (imagem à direita).

Desta forma, Fernandes descreve-nos que o tecido urbano acabou por se fragmentar com diferentes estratégias de ocupação unindo-se com a cidade, como que remendos, numa variedade de lógicas e ritmos distintos. Fragmentos justapostos que refletem assim, a “sociedade fragmentada” que deriva da resposta ao processo de

reestruturação económica pós-independência, as novas oportunidades de trabalho na cidade e sobretudo pela diminuição da produção agrícola bem como o êxodo rural, criando assim um novo espaço construído, improvisado e desordenado, uma nova cidade informal (Fernandes, et al., 2012).

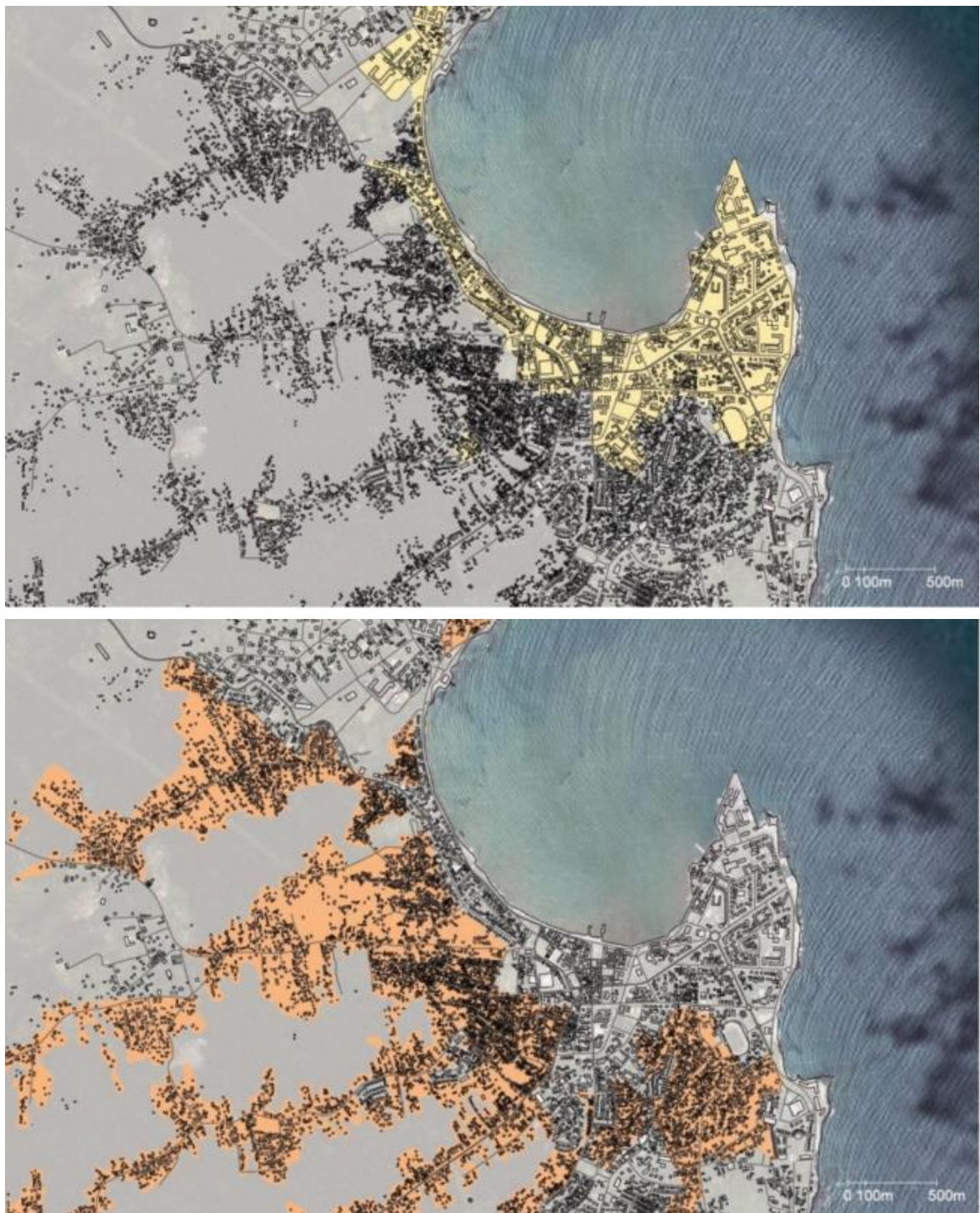


FIG. 13 | Cidade de São Tomé: cidade formal (em cima) e cidade informal (em baixo)

Contudo, apesar da sua expansão e sucessivas modernizações na cidade, a sua configuração manteve-se reconhecível ao longo dos anos, “(...) *apresentado naturalmente diferenças, conforme os tempos de construção na cidade (...) [expondo] (...) diferentes modelos, tanto nas tipologias correntes (habitação), como nas de natureza excepcional (equipamentos) e sobretudo de carácter fundador no assentamento urbano.*” (Morais e Malheiro, 2013, p. 7-8). Nos dias de hoje, a cidade reflete esse legado, uma cidade formal onde o núcleo urbano antigo (C, FIG.X) apresenta um centro histórico consolidado, díspar, em termos de área e escala, relativamente as áreas circundantes, geradas a partir de novos eixos radiais, criadores de novos espaços fragmentados na cidade, ocupada de forma informal e cada vez mais densificada (Fernandes, et al., 2012).

2. A CIDADE E O MAR



FIG. 14 | Cidade portuária de Braavos, série "Game of Thrones"

"(...) o mar não é apenas um universo de água, mas também uma forma de cultura, uma maneira de ser e de sentir e de ver as coisas (...)" (Carandell cit. in Portela, 2004, p. 29).

2.1. Frentes de água | CONTEXTUALIZAÇÃO DE UMA CIDADE PORTUÁRIA

Com o objetivo de revitalizar parte da frente de água portuária da Cidade de São Tomé, torna-se imprescindível, primeiramente, abordar a linha de acontecimentos históricos determinantes na evolução das cidades portuárias em geral, com o intuito de construir uma visão crítica e fundamentada, para melhor entendimento sobre como operar em frentes de água.

Tendo em conta o caráter de São Tomé e Príncipe como ex-colónia de Portugal, este subcapítulo terá incidência, sobretudo, na realidade histórica portuária do mediterrâneo, que segundo Guimarães (2006), Portugal, embora não mediterrânico tem um desenvolvimento idêntico.

“Água, porto, frente de água e cidade definem uma diversidade de relações em constante diálogo, desde sempre, e não apenas através das ideias vanguardistas dos séculos XX e XXI” (Guimarães, 2006, p. 25).

A memória das cidades litorais está fortemente ligada à sua relação com a água. Para Costa (2014) esta memória urbana está estreitamente relacionada com a ligação existente entre o homem e a água, e é um dos temas mais relevantes da cidade e da arquitetura desde os tempos antigos. Cullen descreve essa relação intemporal e indissociável do mar com a cidade, afirmando que as *“cidades à beira mar deveriam viver sobre o mar, ao sentido em que (...) para a cidade do litoral, o mar é a sua razão de ser (...)”* (Cullen, 2002, p. 192-193).

Segundo Lourenço (2011) a água é elemento de extrema importância na vida das cidades, originando na maioria das vezes o desenvolvimento da própria urbe. A água é assim um dos constituintes principais na formação destas cidades, fator de produção e de consumos, torna-se um *“importante componente do território com valências diversificadas (...), impondo a sua presença como elemento estruturador e estruturante (...)”* (Ferreira, 1997, p. 69).

Desde o início das primeiras povoações litorais que a ligação do Homem com o mar se estabelecia como elemento essencial para a sua evolução. Este sagrava-se como meio de sustento, mas sobretudo *“como via de ligação e comércio entre cidades e civilizações”* (Guimarães, 2006, p. 18).

O processo de assentamento do território sempre esteve associado à estruturação de redes de caminhos que iam unindo pontos cruciais, e a água desempenhava este elemento de união. Possibilitava trocas comerciais e movimento de populações, e sendo assim, a água justificava a fundação da cidade, bem como o seu desenvolvimento.

Por estes motivos, durante séculos, a existência de baías e foz constituiu o propósito dos primeiros assentamentos de determinadas povoações, por oferecerem condições ideais para a construção de portos que possibilitavam a partida para novos territórios.

“A memória de cidades portuárias reporta a tempos em que um dos principais elos de ligação entre cidades era a água (...)” (Guimarães, 2006, p. 25).

Desta forma, e de acordo com as considerações de Guimarães (2006), é possível compreender a intemporalidade da relação entre a cidade e a água, através dos seus portos, bem como o seu legado, constituinte de identidade e cultura da cidade portuária.

Enquanto paradigma das cidades portuárias, Ferreira (1997) leva-nos a considerar que, as frentes de água, marítimas ou ribeirinhas, desenham um limite territorial que se assume como elemento emblemático, histórico e cultural na transição e articulação entre terra e água.

Segundo Lynch (2017), estes elementos-limites, definem-se, nas cidades portuárias, como característica organizadora relevante, na medida que, enquanto *“costuras”*, servem como *“linhas ao longo das quais regiões se relacionam e encontram.”* (Lynch, 2017, p. 52). De acordo com Lynch (2017) e Ferreira (1997), embora assumindo-se como fronteiras territoriais, as frentes de água, não eram entendidas como barreiras, mas configuravam antes uma simbologia identitária na demarcação de um território transfronteiriço, que polarizava identidades múltiplas, e se tornava participante e integrante das restantes.

Tal como Guimarães (2006) enuncia, *“o porto e a cidade continham todo um simbolismo associado às partidas e chegadas”* (Guimarães, 2006, p. 7), transformando-se em local de enlevo e visita, a frente portuária, durante séculos, encontrava-se aberta à cidade, traçando os limites do tecido urbano.

Segundo Guimarães (2006), *“a vontade de aproximar a cidade da frente de água/portuária teve grande ênfase no final do século XVIII e no século XIX”* (Guimarães, 2006, p. 18), mas acabaria por se desvanecer no século posterior.

“Ao longo dos tempos, os portos foram-se adaptando às necessidades que lhe eram impostas (...)” (Guimarães, 2006, p. 7).

Numa perspetiva histórico-cultural, e tal como Ferreira (1997) nos sugere, verifica-se que as relações da cidade com as suas frentes portuárias sofreram diversas alterações, ao longo dos tempos. A água, elemento de união e de delimitação, foi neste aspeto também, elemento determinante na mutação das frentes portuárias. Estas levaram a constantes alterações no tecido urbano, criando desta forma diferentes contextos relacionais entre a cidade e as suas frentes de água.

O crescimento portuário foi aumentando, e a identidade portuária foi-se definindo através da sua forma urbana e estrutura física, mas também pela cultura (social e económica) muito própria de cada cidade e pelas diversas circunstâncias geográficas e topográficas, onde estavam inseridas, originando distintas realidades urbano-portuárias, como refere Guimarães (2006).

“Os Estados europeus foram-se transformando em impérios, através da descoberta e conquista de novos territórios, onde estabeleceram colónias [e estas] eram a base da riqueza das capitais imperiais” (Guimarães, 2006, p. 26), as quais deixaram um forte legado arquitetónico, como portos e estruturas militares, nas suas respetivas colónias comerciais. Por esta altura, as frentes portuárias estabeleciam-se como elementos centrais na negociação mercantil, e representavam o único meio de ligação do império às suas colónias. Guimarães (2006) refere ainda que, durante o século XVII, diversas cidades portuárias eram muitas vezes sujeitas aos interesses dos mercadores que controlavam o

que entrava e saía da cidade, através do seu domínio sobre o comércio e administração local e internacional.

De acordo com Guimarães (2006), no decorrer século XVIII, novos conceitos acompanharam o desenvolvimento urbano da cidade. As novas intervenções permitiram uma nova realidade para as cidades portuárias e, com a integração de elementos arquitetónicos assentes numa variedade de costumes, esta passa a ser compreendida sob o ponto de vista artístico. Onde até então, *“não passavam de locais de armazenamento de mercadorias e de atracagem de navios das redes de tráfego entre os impérios coloniais e as suas colónias”* (Guimarães, 2006, p. 20), as frentes portuárias, agora desempenhavam um papel de cenário, expondo uma perspetiva do mar para a cidade. Assumindo-se como momentos cénicos, passam a ser compreendidas como obras de arte. Como exemplos do suprarreferido, Guimarães (2006) referencia a Praça do Comércio, em Lisboa, e em Veneza, a Praça de São Marcos, com a Torre do Campanile, onde o autor evidencia a identidade arquitetónica na sua monumentalidade, como estrutura compacta aberta ao mar. Em Veneza, destaca-se ainda o papel cénico que os seus canais e pontes assumem na relação da cidade com a água, atingindo o seu expoente máximo com Ponte de Rialto.

“Na pintura, as alterações também foram emergindo (...) artistas como Canaletto optaram por usar a cidade como sujeito, representando a complexidade e o fascínio da cidade portuária (...)” (Guimarães, 2006, p. 37).



FIG. 15 | Lisboa, Praça do Comércio, século XVIII



FIG. 16 | Veneza, vista do Palácio Ducal e da Praça de São Marcos, Canaletto, século XVIII



FIG. 17 | Veneza, Ponte de Rialto, Michele Marieschi, século XVIII

Tal como Guimarães (2006) nos descreve, a entrada do século XIX veio alterar as dinâmicas das frentes portuárias, transformando profundamente a sua forma e função. Consequentemente, as cidades conhecem novas relações entre si e os seus portos. Estes deixam de ser vistos como momento cénico numa perspetiva portuária, passando a ser elemento ativo do comércio internacional, ficando sujeito à sua complexidade e economia.

“O porto do século XIX é elemento de ligação (...) é a imagem do poder industrial e comercial da cidade” (Guimarães, 2006, p. 63).

Deparando-se com esta nova realidade, as estratégias a seguir pelas áreas portuárias deixaram de lado as políticas dos mercadores, e consequentemente as transformações no porto são acompanhadas por reformas urbanas e culturais, e este passa a ser *“entendido como parte integrante da cidade e das suas políticas urbanas”* (Guimarães, 2006, p. 38). Com objetivo de se adaptarem às novas necessidades, os palácios dos mercadores que confinavam com as frentes de água, dão agora lugar a novas estruturas capazes de realizar essa transição (porto-cidade), apresentando-se como espaços públicos, permitindo a população observar as atividades portuárias.

Segundo Zevi *“(...) a verdadeira redenção do século XIX realiza-se nos espaços exteriores (...)”* (Zevi, 2002, p. 119) e mais concretamente no aparecimento de novos espaços público no tecido urbano das cidades.

“Estes princípios foram aplicados em diversas cidades mediterrânicas (...)” (Guimarães, 2006, p. 38), entre as quais Guimarães (2006) salienta a cidade de Génova com o Terrazzo di Marmo (1835), composto por uma grande estrutura (cerca de 410 metros) que se apresenta como um percurso público colocado sobre lojas e armazéns, com o intuito de os esconder.

Barcelona também segue os princípios de abertura as suas frentes de água e transforma a sua Muralla del Mar do século XVI, num *Boulevard* sobre o mar, no século XIX, permitindo à população experienciar a vivência portuária, tal como era possível na sua praça de Puerta de La Paz, com o seu monumento Colón.

“Criavam-se, portanto, elementos que intensificavam e satisfaziam o fascínio pela vida do porto e pelas atividades portuárias.” (Guimarães, 2006, p. 64).



FIG. 18 | Génova, Terrazzo di Marmo, Carlo Bossoli, século XIX



FIG. 19 | Barcelona, Muralla del Mar, 1850



FIG. 20 | Barcelona, Puerta de La Paz, século XIX



FIG. 21 | Barcelona, Puerta de La Paz e monumento Colón, século XIX

As novas reformas na cidade tinham como premissa a sua abertura ao mar e, o porto, símbolo de modernidade e prosperidade, é agora desenhado como porta da cidade para os novos visitantes, como refere Guimarães (2006).

“As grandes transformações no porto e na cidade deram-se no final do século XIX com o florescimento da vida moderna.” (Guimarães, 2006, p. 18).

Tal como Zevi (2002) nos descreve, a seguir a Revolução Industrial, e com o advento dos novos meios de locomoção, o final do século XIX depara-se com problemas no seu espaço urbano, havendo a necessidade de expansão para além dos “muros antigos”. O tecido urbano das cidades sofre grandes reestruturações e as frentes portuárias são forte exemplo disso. Com a revolução industrial, o homem *“satisfeito com as suas descobertas, fruto da aplicação da inteligência (...) deixa de pensar (...) sobre as consequências das mesmas (...) e começa a ser ultrapassado pelas suas próprias criações e mesmo vítima delas”* (Távora, 2015, p. 32).

Na transição do século XIX para o século XX as frentes portuárias continuaram a sofrer transformações significativas a nível formal e cultural. Com o progressivo aumento das movimentações de cargas e passageiros, devido ao desenvolvimento industrial, o porto vê-se incapaz de dar resposta às novas necessidades portuárias, face à sua configuração, atividade e infraestruturas. Deste modo, e com a perda de lotação dos antigos armazéns para darem resposta ao volume de cargas, os portos tiveram de se modernizar, quer com a introdução de novos sistemas mecânicos, quer procedendo à ampliação do seu espaço de armazenamento e escoamento, aumentando paredões e ampliando docas.

A tecnologia impõe assim ao porto a sua evolução, e torna-se a principal responsável na sua ampliação ou mesmo no seu posterior abandono.

“A mecanização e expansão do território portuário na continuidade do velho porto obrigaram à construção de novas infraestruturas viárias e ferroviárias (...)” (Guimarães, 2006, p. 39). Por estes motivos, as autoridades portuárias sentiram a necessidade de procurarem áreas amplas, sem construção, ou em novos terrenos conquistados ao mar,

com especial incidência nas baías abrigadas e estuários dos rios, não interferindo assim no tecido urbano dos séculos anteriores (Guimarães, 2006).

“A indústria inicia a ampliação das suas instalações (...) e instala-se junto das áreas portuárias” (Guimarães, 2006, p. 7).

Embora a política a seguir não tenha sido a de destruição dos velhos cascos históricos, como propunham alguns planos modernistas do século XX, que pretendiam a rutura total com os legados do passado, a identidade das cidades portuárias sofria grandes transformações.

“As relações entre a cidade e o porto foram-se alterando (...) resultando no desenvolvimento do diálogo entre ambos.” (Guimarães, 2006, p. 26) e perante a nova realidade, a rutura entre a cidade e porto é inevitável. O porto que outrora tinha sido o elemento de transição entre a cidade e a água, agora passa a ser um elemento de barreira, excluindo a população das frentes portuárias, centrando-se nas suas atividades. O novo porto *“(...) coloca-se assim lado a lado com o produto das culturas locais e estabelecem-se entre um e outras relações inéditas, verdadeiras situações de choque (...)”* (Távora, 2015, p.30). Ou seja, como Távora (2015) e Guimarães (2006) nos sugerem, o porto revela-se assim centro de confrontação cultural.

De acordo com Guimarães (2006), esta divisão entre a frente portuária e a cidade torna-se mais acentuada com a construção de novas vias (viárias e/ou ferroviárias) e grandes massas edificadas, originando duas novas realidades (a cidade e o porto) administradas por entidades distintas. O fosso entre as duas vai aumentando à medida que cada uma segue objetivos e políticas diferentes, originando, o que Távora (2015) nos leva a considerar como uma evidente descontinuidade do espaço organizado e *“o espetáculo que nos oferece é (...) de delapidação do mesmo (...)”* (Távora, 2015, p. 44).

“O paradoxo entre cultivar e o condenar a frente portuária atinge o seu pico no decorrer do século XX” (Guimarães, 2006, p. 65).

Na Europa, entre as décadas de sessenta e setenta, o porto dito tradicional começa a ser considerado obsoleto. Segundo Guimarães (2006) os velhos portos não estavam desenhados ou equipados para receber as novas embarcações nem preparados para responder às necessidades destas no seu modo de operar. Sem capacidades físicas e tecnológicas para acomodar as novas exigências, alguns portos tentam adaptar-se. Das históricas frentes portuárias poucas foram as que conseguiram responder aos novos desafios, sendo progressivamente abandonadas e, conseqüentemente, alvo de forte degradação. A cidade vê as suas frentes portuárias (recheadas de infraestruturas que formavam a sua realidade) enclausuradas nos seus limites e pelo facto de terem estado isoladas da restante por muito tempo, as suas características muito próprias, foram-se transformando em “feridas abertas” no tecido urbano da cidade, verdadeiras fontes de poluição, violentas e inacessíveis.

“As cidades portuárias têm sido acompanhadas, ao longo dos tempos, por uma combinação entre charme, sedução e prosperidade. Nos últimos quarenta anos, essa combinação transformou-se em abandono, declínio e degradação.” (Guimarães, 2006, p.17).

A partir dos meados do século XX, a frente portuária que outrora funcionava como polo de movimento e negócio na cidade, transforma-se agora em algo estático e distante, isolado da vida urbana. Com a perda de função a que estava destinada esta deixa todo um legado estrutural. A questão que se coloca na ordem do dia é o que fazer com esse legado e como proceder à revitalização desse território. A cidade tem agora em mãos a redefinição da sua frente portuária e a reavaliação da sua relação com as suas frentes de água (Guimarães, 2006).

Tornou-se assim *“urgente repensar as relações entre o espaço público da cidade e as grandes infraestruturas (...)”* (Guimarães, 2006, p. 72) deixadas pelas frentes portuárias, procurando sempre um equilíbrio entre os interesses sociais e imobiliário, mas também com preocupações nas necessidades ambientais (Guimarães, 2006).

Como Guimarães (2006) nos leva a considerar, é possível entender que, aos poucos, desde a América do Norte até a Europa, as suas cidades foram estabelecendo uma nova mentalidade relativamente as suas frentes portuárias, optando por uma estratégia de regeneração ou revitalização.



FIG. 22 | Baltimore, Inner Harbor atualmente - National Aquarium e Marine Mammal Pavilion

Tal como salienta Guimarães (2006) os Estados Unidos foram pioneiros no fomento dessa mentalidade, dos quais se destacam dois portos nos anos cinquenta, o de Boston e o de Baltimore. Tidos como pioneiros desta grande escalada, são considerados como referência a nível mundial através do sucesso alcançado com a implementação dos seus projetos. A estes dois juntam-se ainda, entre as décadas de sessenta e setenta, o porto de São Francisco e, desde os finais da década de oitenta, os portos de algumas cidades europeias. Alias, é a partir dessa década (de oitenta) que a Europa começa a desenvolver novos fundamentos e princípios, para as suas frentes portuárias. Guimarães (2006) descreve-nos que, ao serem redesenhadas deram lugar a áreas com novos usos e novas infraestruturas na cidade, onde se implementaram áreas lúdicas com parques e passeios públicos, mas também com equipamentos culturais e de usos comerciais. Destas alterações advém, o que Aguiar, Cabrita & Appleton (1998) nos levam a considerar como, uma tentativa de promover os valores socioeconómicos, ambientais e funcionais da área urbana, das suas frentes de água. As cidades portuárias europeias do mediterrâneo são

exemplo disso, de onde se destacam Marselha com o *Vieux Port* e Barcelona com o *Port Vell*, nos quais “transformaram os seus velhos portos em áreas turísticas e parque temáticos” (Guimarães, 2006, p. 11).

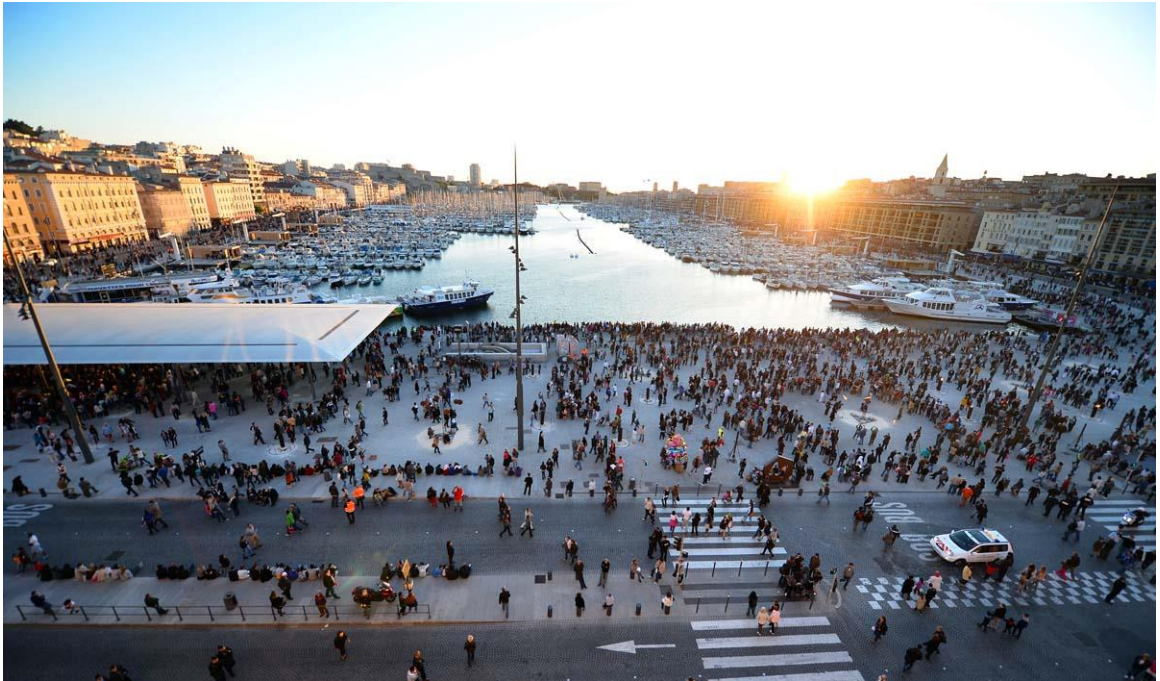


FIG. 23 | Marselha, Vieux Port atualmente - Vieux Port Pavilion de Foster + Partners



FIG. 24 | Barcelona, Port Vell atualmente - Port de Barcelona, Rambla del Mar, Maremagnum shopping e Aquário de Barcelona

Dá-se assim início à concretização de uma nova mentalidade que tinha como objetivo prioritário a criação e *“definição de novas atividades para as antigas áreas portuárias obsoletas”* (Guimarães, 2006, p. 12), na tentativa de transformar o seu uso exclusivo industrial em áreas lúdicas de lazer, desporto e turismo, bem como em áreas comerciais e/ou habitacionais. Com a criação destes projetos multifuncionais pretendia-se, progressivamente, integrar na cidade e sociedades locais estes antigos portos, como refere Guimarães (2006).

“Os velhos portos voltam a ser palco da cidade, o tempo em que limitavam à observação do desenvolvimento urbano vai desaparecendo, dando lugar a que sejam atores da grande peça da urbanidade.” (Guimarães, 2006, p. 66).

Através das considerações de Guimarães (2006) e Portas (1998), conclui-se que, embora existindo diferentes tipologias portuárias, em diversos contextos, destas advenham intervenções - em alguns casos com diferenças evidentes, mas - com intenções e tendências semelhantes, e sempre com *“um pensamento em comum, o de devolver a frente de água aos habitantes da cidade”* (Guimarães, 2006, p. 11).

2.2. Cidades portuárias de hoje | CONSIDERAÇÕES PARA UMA REQUALIFICAÇÃO URBANA

Ao longo dos tempos, as ancestrais cidades portuárias como Alexandria e Veneza cativaram a imaginação das pessoas, despertando o lado romântico, ligado ao mar, de um passado distante, em que a água se estabelecia como rota de transporte e comércio e onde as suas frentes de água moldavam a identidade e a economia da cidade. Relembrando os portos como os locais onde existiram algumas das mais emblemáticas obras da história, tal como o magnífico farol de Alexandria, o céptico porto de Cartago e o imponente Colosso de Rhodes, os quais definiam a orla da terra e do mar e enfatizavam o papel da frente de água como porta de entrada para a cidade (ULI, 2006).



FIG. 25 | Farol de Alexandria, gravura imaginária de Fischer von Erlach, 1721



FIG. 26 | Tunísia, Ilustração do porto de Cartago



FIG. 27 | Grécia, Porto de Rodas e estátua do Colosso de Rodas

“Ao longo dos tempos, essas frentes [de água] foram sucessivamente limitadas ou ocupadas pelos muros de defesa, pela logística portuária ou ferroviária, por rodovias, viadutos, (...) por indústrias, entrepostos ou até aeroportos.” (Portas, 1998, p. 4).

Com o início do mundo moderno, as recordações das míticas frentes portuárias, representativas de identidade e cultura de civilizações passadas, foram-se perdendo, e tiveram como principal responsável as diversas mudanças impostas aos portos, pela evolução da indústria, tecnologia e economia internacional.

E o porto *“no seu crescimento incontrolado arrasa tudo”* (Távora, 2015, p. 35). Daí decorre o que Portas (1998) define como a criação de uma fronteira logística tão vital à economia da cidade quanto reservada aos seus habitantes. Já Távora (2015) leva-nos a considerar que este fenómeno acaba por criar no tecido urbano das cidades portuárias o que o autor define como uma das características mais evidentes da organização do espaço contemporâneo: *“a sua descontinuidade, resultado manifesto do pensamento que está na sua origem, pensamento esse que permitiu por hipóteses aceitar realidades que hoje começam a apresentar-se-nos como condenáveis e negativas.”* (Távora, 2015, p. 34).

Guimarães (2006) e ULI (2006) descrevem-nos que em consequência dessas mudanças e com o posterior abandono das atividades portuárias as cidades depararam-se com uma vasta extensão de território, nas suas frentes de água, disponíveis e subutilizadas (ou inutilizadas), mas degradadas e separadas do restante tecido urbano, devido ao

excedente de infraestruturas de uso portuário, transformando-se agora em *“territórios apetecíveis para novas intervenções urbanas.”* (Guimarães, 2006, p. 121).

“As antigas frentes de água das ancestrais cidades portuárias (...) tornam-se [agora], na sua maioria, em imensos espaços inutilizados, pela retração económica das suas atividades (...).” (Portas, 1998, p. 13).

Estas frentes de água portuárias possibilitam oportunidades únicas de transformação urbanística. (Portas, 1998; Guimarães, 2006). Urge procurar soluções que determinem a melhor forma de reintegrar os velhos portos no tecido urbano da cidade e de preencher os vazios urbanos deixados por estes (Portas, 1998). Atualmente, muitas das cidades portuárias no mundo já se dedicaram à elaboração de estratégias que objetivem novos usos e funções para a requalificação das suas frentes portuárias, de modo a dar continuidade à realidade física da cidade, reavaliando o papel da frente de água como elemento articulador entre a cidade e o mar (Guimarães, 2006; ULI, 2006).

“Deste modo, a frente de água deverá ser um local de encontro, eliminado o corte transversal que impossibilita uma relação mais intrínseca e cúmplice entre a cidade e a sua frente de água.” (Guimarães, 2006, p. 124).

Atualmente identificam-se dois sistemas de intervenção para as frentes de água portuárias: o norte-americano e o europeu. O primeiro tem como principal objetivo apelar à imagem de poder e prosperidade, através da ampliação dos centros administrativos e económicos, bem como a criação de ambientes atrativos para o turismo de massas. Já o sistema europeu procura manter a identidade histórica do porto, através de estratégias de revitalização ou reconversão, preservando assim o seu ambiente singular e a escala da cidade. Ambos os sistemas de intervenção têm por base um objetivo em comum, o de reestruturar e melhorar uma situação existente, tentando assim contrapor a carga negativa destes espaços (portuários) nas cidades, conotados hoje como locais impessoais, poluídos

e inseguros (Guimarães, 2006). A generalidade destes planos delineados para estas cidades portuárias vai no sentido de reencontrar *“uma identidade tão forte como a que, no início, moldou as suas frentes de água.”* (Portas, 1998, p. 13).

“As frentes de água são um território que procura o diálogo com as cidades onde estão inseridas (...)” (Guimarães, 2006, p. 11).

Segundo Guimarães (2006), as intervenções de reconversão das frentes portuárias da América do Norte têm-se aproximado de um modelo capaz de ter preponderância na transformação da cidade. Contudo, o autor alerta para o facto de não se poder procurar um modelo que se defina como exemplo da melhor opção a seguir, pois as intervenções nas frentes portuárias variam consoante o contexto e as especificidades culturais e sociais de cada cidade e no modo de como estas se relacionam com a água. Afirmando, ainda, não existir uma “receita” específica capaz de resolver o problema de todas.

De acordo com Guimarães (2006) a recuperação e revitalização das frentes de água portuárias vêm sendo alvo de grandes debates e discussões sobre como intervir corretamente para a reconversão de determinados territórios, e de como salvaguardar as suas condições específicas, tendo em conta o seu *“contexto e os potenciais de cada intervenção.”* (Guimarães, 2006, p. 122).

As *“diferenças culturais, económicas, urbanas e sociais são elementos fulcrais”* (Guimarães, 2006, p. 124) destas intervenções de recuperação e reconversão. Desta forma, ao invés de se estabelecer um modelo tipo a seguir, deve-se antes, tal como Guimarães nos descreve, procurar adotar *“(...) um esquema base regulador que defina as opções de infra-estruturas e os princípios gerais de transformação”* (Guimarães, 2006, p. 123), capaz de proceder a uma correta intervenção em função de um determinado território.

No entanto, apesar das especificidades de cada intervenção nas frentes portuárias, podem ser identificadas algumas tendências urbanísticas comuns, *“no que respeita ao seu papel na transformação das cidades.”* (Coelho e Costa, 2006, p. 041).

Portas (1998) refere que algumas dessas tendências urbanísticas passam pela conquista das frentes de água portuárias para a criação de novos espaços públicos na cidade. Estes podem ser alcançados com a reconversão funcional dos portos através do (re)desenho de praças e parques urbanos, renovando assim a relação cidade-água.

Também *“os elementos desportivos, culturais e recreativos, edificados ou simplesmente ocupando um espaço aberto, são elementos de referência programática (...)”* (Guimarães, 2006, p. 123) que servem como base para os projetos de intervenção na revitalização e reconversão das frentes de água portuárias. Desta forma, a cultura e o entretenimento têm servido atualmente como temas centrais nas estratégias de intervenção (Guimarães, 2006).

A palavra “cultura” assume assim, cada vez mais, um papel de destaque como conceito de intervenção e são vários os planos para as frentes de água portuárias que enfatizam a importância cultural destes locais. Estes conceitos entendidos *“como identidade cultural e valor cultural são tema comum das discussões urbanas nos dois lados do Atlântico (...)”* (Guimarães, 2006, p. 70).

Mas como podemos criar identidade cultural através dos velhos portos? E qual a sua capacidade em transmitir importância cultural de modo a criar estratégias para um plano local? E qual a definição de cultura?

Numa definição mais concreta, Guimarães (2006), através do Dicionário da Língua Portuguesa (2003), começa por explicitar o conceito como um conjunto de costumes, instituições e obras que compõem a herança de uma comunidade. Para Guimarães (2006), este conceito tem como referência os *“geradores de conhecimento e a própria história das estruturas e dos intervenientes”* (Guimarães, 2006, p. 70), acrescentado ainda que a cultura e identidade da cidade são um resultado de costumes, tradições e da apropriação do território pelas sociedades locais, no qual as velhas frentes portuárias ocupam um lugar muito especial nessa identidade e cultura do passado.

As cidades portuárias da Europa mediterrânica, são forte exemplo do suprarreferido, da qual *“não se pode ignorar a grande tradição histórica de relação entre cidade e o mar, assente num eixo de trocas culturais e comerciais que tinham como principal*

elemento o transporte marítimo” (Guimarães, 2006, p. 122), tornando-se indissociável da sua evolução esta relação intrínseca que mantinham com a água. Sendo que, para o autor, o *“relacionamento com a água passa a ser um imperativo”* (Guimarães, 2006, p. 80) dessa identidade cultural, salientado que desta forma o repensar do espaço público dessas frentes portuárias deve ter em conta esse fator, servindo inclusive de mote para as estratégias de intervenção na regeneração urbana.

Ferreira (1998) afirma que estas intervenções passam *“(…) pela revalorização do papel da água, visível não apenas numa dimensão mais material da sociedade (...) mas também numa dimensão simbólica – de representação, sensibilidades e significações culturais.”* (Ferreira, 1998, p. 79). Acrescentando ainda que, devido à proximidade das frentes portuárias a espaços centrais da cidade, estas podem estabelecer-se como elementos de acesso físico e visual à água, a qual configura e identifica, significativamente, essas cidades (portuárias), tonando-se deste modo, o que Guimarães (2006) nos descreve, como áreas com potencial para a implementação de serviços, equipamentos – para atividade culturais, recreativas e comerciais - e espaços públicos de lazer, desporto e turismo, ou até mesmo em áreas de habitação.

“A reconversão das áreas portuárias assenta fundamentalmente nas sinergias desenvolvidas por manifestações culturais, na promoção do lazer e na renovação da imagem urbana.” (Mendes, 2005, p. 14.)

Tal como Guimarães (2006) nos descreve, todos estes conceitos (suprarreferidos) *“são aplicáveis nas intervenções das frentes portuárias”* (Guimarães, 2006, p. 71), e permitiram, inclusive, introduzir elementos geradores de cultura, através da criação de teatros, salas de espetáculo, museus, parques temáticos, aquários, capazes de aumentar e instruir conhecimento, ao mesmo tempo que, e em conjunto com outras infraestruturas e espaços públicos, proporcionaram um local de atividades de desporto, lazer, comércio e turismo, estreitamente relacionados com a água, do qual o Parque das Nações em Lisboa é exemplo.

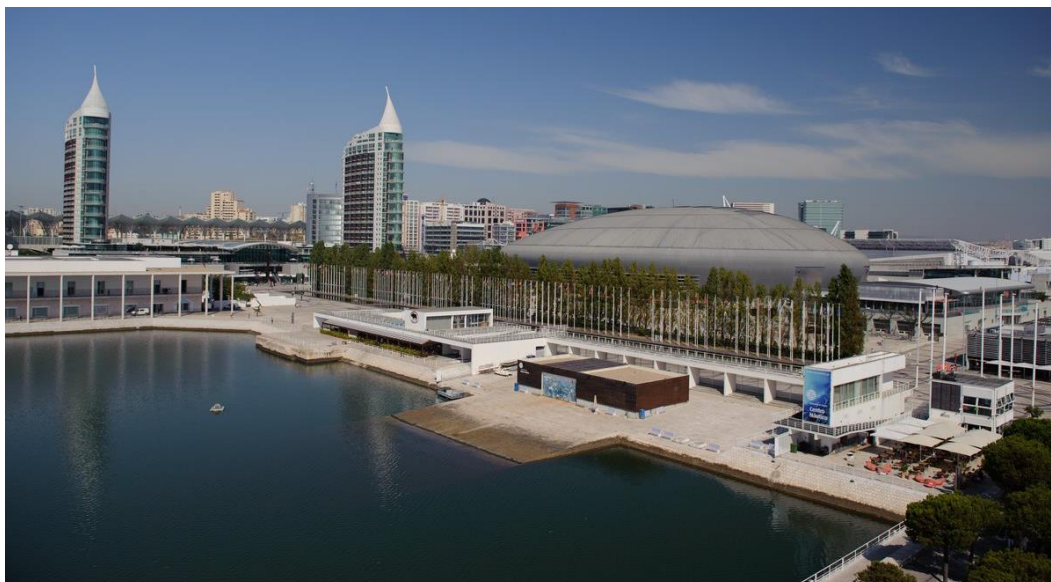


FIG. 28 | Lisboa, Parque das Nações, Pavilhão de Portugal, Centro Náutico Parque das Nações e Altice Arena



FIG. 29 | Lisboa, Parque das Nações, Oceanário de Lisboa, vista do teleférico

“Os planos para as frentes portuárias devem ter em conta o passado do local, e reconhecer a sua importância na memória urbana coletiva, memória que está interligada com características como identidade, essência, história e capacidade de atração. As novas intervenções deverão ter capacidade de gerar diversidade de interpretação a nível da memória e identidade, que no seu conjunto podem ser a base de uma vitalidade económica, social e cultural.”

(Guimarães, 2006, p. 19)

No entanto, a requalificação urbana dos territórios portuários *“obsoletos e a ocupação de quarteirões da frente de água não pode resumir-se a uma simples reafecção dos usos do solo, que consiga, de repente encontrar o dinamismo económico e social pretendido.”* (Portas, 1998, p. 89).

Segundo Guimarães (2006), estes territórios portuários obsoletos ao ficarem disponíveis para investimento, provocam grande interesse e competição por parte de investidores e promotores que procuram novas oportunidades para investirem em projetos para usos diversificados, que incluem habitação, hotelaria, comércio e restauração ou até mesmo outros equipamentos mais relacionados com a água, como marinas e terminais de cruzeiro.

“As potencialidades paisagísticas e lúdicas destes lugares e a revalorização mediática do seu valor simbólico, alimentaram o carácter especulativo destes investimentos.” (Portas, 1998, p. 23).

Desta forma, as decisões de design relacionadas com a forma espacial, estrutural e urbana das frentes de água, que tendem em procurar devolver a sua identidade e memória urbana coletiva como imagem simbólica, histórica e cultural das cidades portuárias, são no entanto, frequentemente descuradas em detrimento de objetivos financeiros e investimentos imobiliários privados, contrapondo-se aos interesses sociais e valores comunitários relacionados com espaços públicos na cidade, e em particular na sua frente de água (ULI, 2006).

Para Portas (1998) a regeneração urbana com vista à revitalização da economia e à procura de uma matriz de desenvolvimento nas cidades portuárias cria inevitavelmente uma tensão e por vezes conflito, ao nível dos espaços de uso, dos investimentos e dos grupos sociais, chocando com o modo de vida da população local, pelo facto de esta conservar uma memória afetiva e funcional *“para com a frente de água e as suas atividades, traduzida num intenso sentimento de posse e de identificação com o lugar.”* (Portas, 1998, p. 89).

De acordo com Portas (1998), para minorar os possíveis conflitos e tensões deve projetar-se a regeneração e reabilitação urbana segundo uma política geral que permita conciliar os interesses entre os sectores público e privado em consonância com os interesses sociais, só conseguida com o acordo e participação da população. É disso exemplo a Victoria & Alfred Waterfront, na Cidade do Cabo, permitindo ainda encontrar soluções que coadunassem *“eficazmente a preservação do património existente no porto histórico e a construção de novos cenários urbanos sobre a frente de água (...)”* (Porta, 1998, p. 94).



FIG. 30 | Cidade do Cabo, Victoria & Alfred Waterfront



FIG. 31 | Cidade do Cabo, Victoria & Alfred Waterfront



FIG. 32 | Cidade do Cabo, Victoria & Alfred Waterfront

“O relacionamento entre autoridades públicos e investidores privados para o desenvolvimento urbano e económico das cidades é uma realidade que assume uma importância cada vez maior.” (Guimarães, 2006, p. 143).

Guimarães (2006) leva-nos a considerar que para alcançar a eficácia necessária neste processo, este deve ser iniciado por entidades públicas que criem um base territorial com infraestruturas capazes de melhorar a cidade e que satisfaçam as necessidades sociais, recorrendo nomeadamente a estratégias de recuperação do tecido existente. As áreas destinadas à intervenção são entregues às agências públicas, que *“têm-se pautado quase sempre pela defesa do interesse público.”* (Guimarães, 2006, p. 144). As agências ou sociedades públicas estabelecem-se como entidades reguladoras com capacidade para interagirem com os diferentes intervenientes e investidores, marcando o ritmo de desenvolvimento destes processos de intervenção. São disso alguns exemplos:

- Marselha – Euroméditerranée;
- Barcelona – Port 2000 Urban Planning Management;
- Lisboa – Parque EXPO 98, SA;

- São Tomé E Príncipe - Parque EXPO 98, SA – a qual tinha um plano de intervenção para requalificar toda a frente marítima da cidade de São Tomé. No entanto, acabou por não se concretizar devido a extinção desta sociedade, em 31 de dezembro de 2016.

Destas parcerias público-privadas estabelecem-se planos capazes de se relacionar de forma dinâmica com o tecido urbano existente e de gerar novos usos e novos empregos na cidade (Portas, 1998; Guimarães, 2006), no qual *“o comércio, os serviços financeiros e equipamentos de carácter lúdico e cultural são considerados usos-âncora das intervenções.”* (Guimarães, 2006, p. 144).

“Na realidade, o turismo, o comércio e o sector de serviços (...), através de intensos fluxos de utilização (...), definem o conjunto das atividades que caracterizam o mix programático mais patente ou recorrente nestes novos espaços urbanos.” (Portas, 1998, p.60).

Estas novas frentes de água urbanas atraem a si os residentes locais e as populações suburbanas, bem como os turistas de outras paragens, que nelas procuram uma forma de descompressão das vivências do seu quotidiano (Portas, 1998; Guimarães, 2006).

“Como tal, as infraestruturas viárias, os novos sistemas de acessibilidade, e transporte e os novos espaços públicos ou colectivos, constituem elementos fundamentais de suporte e (re)estruturação desses novos bocados de cidade”. (Portas, 1998, p.60).

Desta forma, Portas (1998) considera que, o tratamento e a necessidade de qualificação dos espaços livres, deixados pelo velho porto, tornam-se relevantes pelo potencial que estes ganham nos aspetos complementares da vida urbana. Destes espaços abertos da cidade, surgem espaços públicos, de escala regional, com atrações de carácter lúdico, desportivo e comercial, ou simplesmente espaços de lazer e de contemplação ambiental, no qual a preservação da natureza não pode ser descurada. O autor referencia que, deste modo, se torna fundamental criar um conjunto de infraestruturas, para complementar estas frentes de água, com as funções atrás mencionadas.

Tal como Portas (1998) e Guimarães (2006) nos sugerem, há que ter em conta a reestruturação das infraestruturas viárias e a necessidade de se proporcionar um bom sistema de acessibilidades e de transportes públicos - como por exemplo linhas de

autocarros e/ou metro de superfície - bem como boas conexões pedonais, facilitando o acesso a estes novos espaços na cidade, servindo assim como elementos dinamizadores das suas atividades. Portas (1998) descreve-nos que uma das soluções mais usuais na aplicação destes conceitos de acessibilidades relacionados com as frentes de água, são a utilização de marginais, com passeios públicos e com infraestruturas viárias de grande capacidade, do qual é exemplo Moll de la Fusta, em Barcelona, que no seu caso se concretiza num só sistema de acessibilidades complexo.



FIG. 33 | Barcelona, Moll de la Fusta, Port Vell



FIG. 34 | Barcelona, Moll de la Fusta

No caso específico de conexões entre margens, sejam separadas por rios ou mar, deve também ter-se em conta a importância da sua ligação, optando-se por aquelas que permitam uma maior facilidade de acesso ao local e fluidez na sua utilização, respeitando sempre o fator económico da população que usufrui. Estes sistemas de acessibilidade devem corresponder às condições específicas de cada local, optando por conexões viárias, pedonais e/ou ligações fluviais, nos casos de separação por rio, ou simplesmente ligações marítimas quando se trate de um arquipélago, como é o caso específico de São Tomé e Príncipe.



FIG. 35 | Tibete, Terminal Fluvial do Rio Yaluntzangpu, vista terra, ZAO/standardarchitecture + Embaixada



FIG. 36 | Tibete, Terminal Fluvial do Rio Yaluntzangpu, vista rio, ZAO/standardarchitecture + Embaixada



FIG. 37 | Rêgua, esquisso perspético do plano para o Cais Turístico e Fluvial da Folgosa, Saraiva + Associados

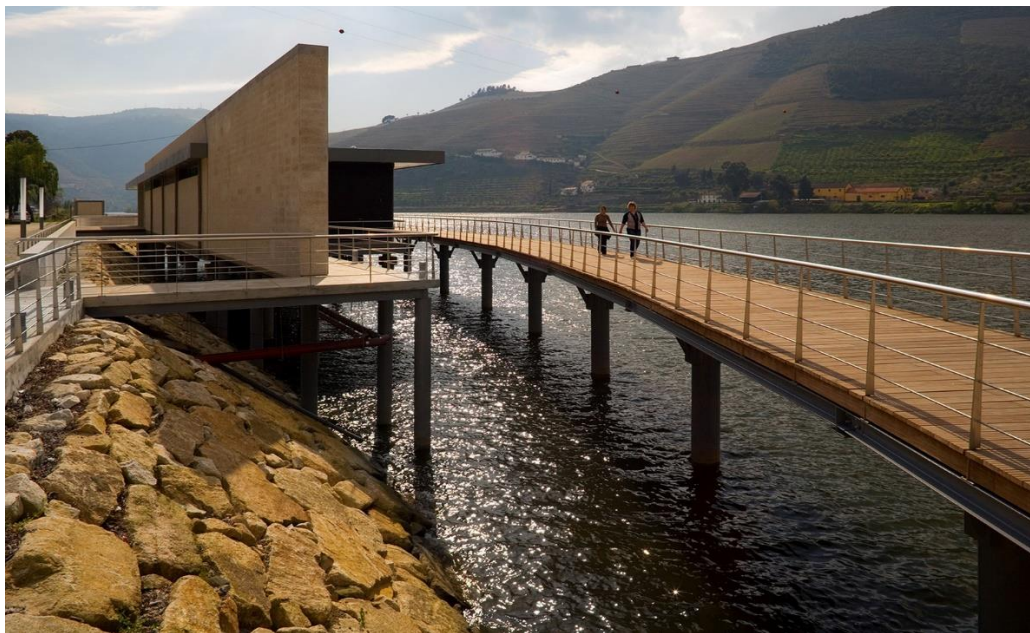


FIG. 38 | Rêgua, Cais Turístico e Fluvial da Folgosa, Saraiva + Associados

“Estes novos traçados de infraestrutura, sistemas chave para os fluxos da cidade, correspondem por vezes a pretensões antigas, sendo a operação de renovação da frente de água simplesmente o pretexto ou a oportunidade para a sua realização.” (Coelho e Costa, 2006, p. 046).

Através das considerações de Guimarães (2006), ULI (2006) e Coelho e Costa (2006) conclui-se que, a maior parte dos planos delineados para as frentes de água portuárias tem por base a sua integração no tecido e vida urbana da cidade, procurando ao mesmo tempo uma estratégia que responda a uma multiplicidade de sentidos e propósitos, e que permita uma perspetiva urbana mais alargada no espaço e no tempo, possibilitando que o lugar se adapte e ganhe valor com o passar dos anos. Todas estas intervenções nas cidades portuárias visaram alterar a sua imagem de degradação através da introdução de novos usos culturais, recreativos e turísticos, tornando a cidade mais atrativa e com novos espaços de lazer.

2.3. Turismo náutico | FATOR DE DINAMIZAÇÃO SOCIOECONÓMICA

Guimarães (2006) e Stevens (2009), fundamentando o atrás referido, descrevem que as recuperações das frentes de água portuárias dão origem a novas infraestruturas e a novos usos. Estas intervenções arquitetónicas procuram abrir à cidade as frentes de água portuárias, destinadas a atividades de lazer, de desporto e de comércio, as quais permitem a criação de novos sectores económicos e locais de interesse que atraiam progressivamente a população e turistas.

Atualmente o turismo representa um dos motores de desenvolvimento e crescimento económico no mundo. A World Trade and Tourism Council (WTTC), descreve-nos o setor do turismo como elemento capaz de fortalecer a economia de países desenvolvidos, bem como de fazer crescer economicamente países em vias de desenvolvimento (António, 2017).

Torna-se assim fulcral entender a palavra turismo e o seu significado. Segundo a Organização Mundial de Turismo (OMT), caracteriza-se pela atividade humana, implicando a deslocação do sujeito a locais diferentes da sua residência habitual, possuindo como objetivo vários fatores de atração, sendo eles culturais, desportivos, paisagísticos, gastronómicos, entre outros (Freitas, 2010).

Como país em desenvolvimento e com características únicas, São Tomé e Príncipe tem no turismo a base do seu crescimento económico. Neste contexto, o mar é um elemento que pode servir de mote para o desenvolvimento de estratégias centradas na água, promovendo a criação de novos projetos e atividades, no qual o turismo náutico se pode inserir.

“Dada à escassez e instabilidade de recursos financeiros, [em São Tomé e Príncipe] devem ser então exploradas as opções para o desenvolvimento sustentável baseada nas peculiaridades do país.” (António, 2017, p.13).

Desta forma, e partindo da renovação frente de água (portuária) da Baía de Ana Chaves, o turismo, nomeadamente o turismo náutico permite desenvolver e promover um crescimento socioeconómico sustentável da ilha e ao mesmo tempo potenciando a qualidade de outros produtos locais como a gastronomia e o património cultural, edificado, paisagístico, natural e etnográfico, e ainda *“despoletar o interesse na melhoria de qualidade dos restantes estabelecimentos hoteleiros e similares de hotelaria deste território.”* (SaeR, 2008, p. 82), levando a afirmar São Tomé e Príncipe como região atlântica de excelência.

No que diz respeito ao turismo náutico, Freitas (2010) começa por explicitar o conceito como uma tipologia de turismo centralizada em desportos aquático/marítimos. SaeR (2008), através de um estudo elaborado pela THR (Asesores en Turismo Hotelaria y Recreación, S.A.) acrescenta ainda que o turista náutico é todo aquele que viaja para um determinado destino com o intuito de usufruir de uma viagem com atividades náuticas, de lazer ou competição.

Segundo Freitas (2010), o turismo náutico pode ser dividido em três secções diferentes: cruzeiros, náutica e viagens marítimo-turístico. São ainda *“identificados dentro do turismo náutico dois subsectores: a Náutica de Recreio, que representa cerca de 85% do sector, e a Náutica Desportiva que representa os restantes 15%.”* (SaeR, 2008, p. 141). As viagens marítimo-turísticas, remontam-nos também para o papel histórico que outrora desempenharam na orla costeira como propulsor de um centro de movimento para pessoas e mercadorias (ULI, 2004). Estas, para além de colmatarem as dificuldades de acessibilidades marítimas de São Tomé e Príncipe através de uma interface de ligação entre ilhas, também permitirão a criação de um novo produto turístico para este território, através de pequenas saídas marítimas diárias à volta da ilha. Segundo ULI (2004) viajar pelo mar proporciona vistas amplas e oportunidades únicas de experimentar uma abordagem impressionante a uma cidade. Desta forma, aliando o mar à tradição, ao desporto e à beleza natural do arquipélago, pode criar-se um local de férias inesquecível, culturalmente diferenciado e baseado numa animação permanente.

A característica central do turismo náutico é a atividade em contacto com a água e com os desportos a ela associados, como por exemplo atividades subaquáticas, canoagem,

natação, pesca desportiva e vela (Freitas, 2010). Atualmente as atividades náuticas com um maior impacto são as atividades de vela e mergulho. No entanto, a caça submarina e a pesca desportiva são o exemplo de duas atividades que interligam as vertentes de lazer e desporto, tornando-as uma mais valia para locais ricos em recursos naturais (Freitas, 2010), como é o caso de São Tomé e Príncipe.

De acordo com Ribeiro (2016) o turismo náutico apresenta-se como uma nova forma de turismo, transformando determinados destinos de sol e praia em locais turísticos enriquecidos com novos produtos orientados para as atividades náuticas, conjugando assim o desporto (náutico) com o lazer (turismo). Ribeiro (2016) salienta ainda que a experiência destes destinos turísticos pode ser assim enriquecida, contribuindo desta forma para uma oferta diferenciada e possibilitando uma maximização dos seus potenciais turísticos, desfrutando de atividades ligadas à água, aliando ao mesmo tempo “serviços complementares, como alojamento, restauração, comércio ou atividades em terra (...)” (Ribeiro, 2016, p. 20), criando, desta forma, novos postos de trabalho e gerando riqueza.

Para que este tipo de turismo seja sustentável é fundamental a existência de uma rede de instalações náuticas, aliada a excelentes condições naturais (como se verifica na baía de Ana Chaves). Gamito (2009) considera ainda relevante a existência de clubes e/ou escolas de desportos náuticos, onde seja possível a prática das diversas atividades ligadas às náuticas de recreio e turismo, que *“(...) poderiam ser integradas no desporto escolar, mantendo os centros náuticos em atividade durante o ano inteiro, e fazer parte de uma programação turística se existissem locais onde fosse possível alugar embarcações para prática individual, com ou sem monitor”* (Gamito, 2009, p. 50).

2.4. Centro de Mar | ELEMENTO DINAMIZADOR DA FRENTE DE ÁGUA

No campo arquitetónico projetar com água coloca um desafio na criação de soluções que combinem a parte lúdica da água, com o contexto urbano e cultural da cidade (Costa, 2014). Desta forma, o término da cidade não deve ser onde começa a água, mas pelo contrário (Lourenço, 2011), deve ser uma linha contínua desenhada pelo Homem, decorrente dessa condição específica urbana, onde o mar acaba e a terra começa (Ferreira, 1997). A água pode então constituir-se como espaço público e como um prolongamento da cidade, destacando-se assim a ligação cidade-água (Lourenço, 2011).

“Some of the most memorable interventions are those that reveal, through their appearance, the intrinsic qualities of landscape – and, in doing so, heighten awareness of the waterfront environment.” (ULI, 2004, p.61)

De acordo com SaeR (2008), o Centro de Mar torna-se ponto chave deste programa, tendo como elemento transversal e estruturante o turismo. *“O Centro de Mar resultará da efetiva assunção do turismo e náutica como desígnios regionais e o seu reconhecimento como motores do seu desenvolvimento (...)”* (SaeR, 2008, p. 15).

O turismo náutico exige determinados requisitos para ter sucesso. A existência de excelentes condições naturais e de uma boa rede de instalações náuticas, aliadas a uma oferta de alojamento, restauração, entretenimento e outros serviços complementares nas zonas envolventes, permitirão exponenciar este tipo de turismo. Deste modo o centro de mar constitui um núcleo central agregador e dinamizador da oferta turística e um lugar potenciador de atividade de lazer, desporto e cultura (SaeR, 2008 e Gamito, 2009).

Entende-se por Centro Mar um edificado ou um conjunto de equipamentos, localizados ou dispersos pela região, onde estejam reunidos vários serviços associados a atividades de índole marítima. (SaeR, 2008, e ULI, 2004).

O Centro Mar apresenta-se como uma oportunidade para redesenhar o tecido urbano de modo a integrar infraestrutura e funcionalidades marítimas na lógica da cidade, atenuando o isolamento característico da orla marítima (ULI, 2004). Pois, segundo ULI (2004), são as ligações fortes entre a orla marítima e os bairros interiores que distinguem uma cidade com uma frente de água, de uma verdadeira cidade costeira. Essas ligações podem ser conseguidas através de um sistema de espaços públicos que abrem a cidade desde o seu interior até a sua frente de água, numa sequência de ruas (avenidas arborizadas e/ou “promenades”), largos e praças. O Centro de Mar, enquanto lugar do mar na cidade, deverá então acomodar uma transição entre estes dois mundos, de modo a corresponder a uma identidade marítima e cidadina.

Em Suma, “(...) a Visão do Centro de Mar consiste na criação de um ponto alargado com dimensão (“cidade”) e capacidades de atracção ao nível global de actividades, principalmente centradas na Náutica, que geram riqueza e desenvolvimento para a região (...). O Centro de Mar, (...), deverá assumir o papel de Pólo agregador e dinamizador da oferta turística da região, com o objectivo de promover o desenvolvimento sustentável (...) potenciando os seus recursos, activos e infra-estruturas (...).” (SaeR, 2008, p. 14 e 15).

3. CASOS DE ESTUDO

“Para as exigências de um programa muito recente, como é este das instalações desenvolvidas especificamente para o treino e condicionamento de atletas [de desportos náuticos] (...), não há, ou há muito pouco, (...).” (Andrade, 2014).

A escolha dos casos de estudo centra-se na análise de três projetos que contribuem para o aprofundar a temática de Centro de Mar. De modo a complementar esse conceito, e pela falta de informação e projetos desta vertente, analisam-se, acima de tudo, as organizações e funcionalidades programáticas dos diferentes casos de estudo, que desta forma servirão de suporte e justificação do projeto desenvolvido.

3.1. Centro de Mar de Viana do Castelo | CMVC

O Projeto do Centro de Mar de Viana do Castelo, é um bom exemplo do referido no subcapítulo anterior (Centro de Mar). Este apresenta-se como um polo agregador da náutica e do turismo náutico através da articulação em rede de um conjunto de equipamentos dispersos pela região que compreendem o Centro de Mar Equipamento de Remo, o Centro de Mar Equipamento de Vela e o Centro de Mar Equipamento de Canoagem.



FIG. 39 | Viana do Castelo, Centro de Mar equipamento de remo.



FIG. 40 | Viana do Castelo, Centro de Mar equipamento de vela.



FIG. 41 | Viana do Castelo, Centro de Mar equipamento de canoagem.

Centro de Mar Equipamento de Remo

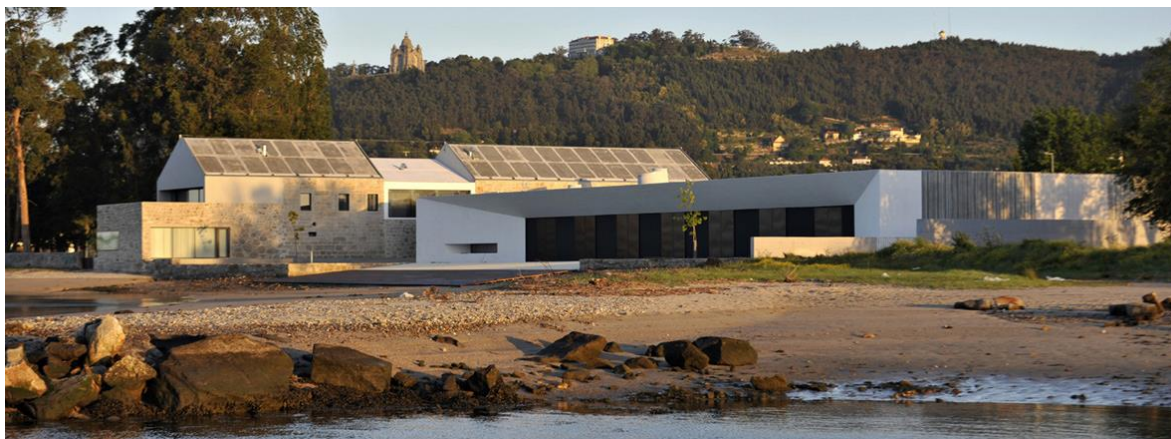


FIG. 42 | Viana do Castelo, Centro de Mar equipamento de remo.



FIG. 43 | Viana do Castelo, Centro de Mar equipamento de remo, edifício requalificado (foto à esquerda) edifício novo (foto à direita).

LOCALIZAÇÃO: Viana do Castelo

ANO: 2013

ARQUITETURA: Branco Cavaleiro Architects, Arq. Branco Cavaleiro

ÁREA DE INTERVENÇÃO: 2045 m²

Inaugurado no dia 8 de junho de 2013, o Centro de Remo de Viana do Castelo nasce do projeto de requalificação e ampliação das antigas instalações da “Fábrica das Boinas”, no Parque da Cidade de Viana do Castelo. O projeto do Centro de Mar Equipamento de Remo, pretende recuperar o edifício existente e ampliá-lo, procurando responder às necessidades funcionais dos dois clubes de remo existentes em Viana do Castelo, com um programa que prevê um total de 75 utilizadores.

O equipamento é constituído por dois edifícios, agregados entre si: o edifício requalificado e o novo, que surge da sua ampliação. A junção destes é feita através de um

elemento envidraçado, onde se processa a entrada principal ao interior do Centro de Mar Equipamento de Remo.

O novo edifício serve de armazenamento para cerca de 60 embarcações e adotou o betão como material principal. Este assume-se como elemento estrutural e como elemento que garante o acabamento final do edifício. A saída das embarcações dá-se através de aberturas dispostas ao longo da fachada orientada para o rio, marcada por um grande pórtico branco que limita o plano negro que camufla as portas metálicas da mesma cor. Esta fachada tem a si adjacente uma plataforma que une o edifício à rampa de acesso à água.



FIG. 44 | Viana do Castelo, Centro de Mar equipamento de remo, plataforma para embarcações (foto à esquerda) e rampa de acesso à água (foto à direita).

O edifício requalificado divide-se em duas áreas distintas. A primeira funciona como área de apoio aos atletas e a segunda acolhe o espaço destinado às funções administrativas do clube. Este edifício reabilitado mantém a estrutura da cobertura existente, em madeira, que servirá apenas de revestimento interior como elemento de memória, enquanto a estrutura e o revestimento exterior são feitos de betão, de modo assumir a materialidade da nova ampliação.



FIG. 45 | Viana do Castelo, Centro de Mar equipamento de remo.

A revitalização das antigas instalações da “Fábrica das Boinas, visou atribuir uma nova identidade, com uma leitura contemporânea, através de novos volumes e da inclusão de novas aberturas.



FIG. 46 | Viana do Castelo, Centro de Mar equipamento de remo, edifício requalificado em primeiro plano.

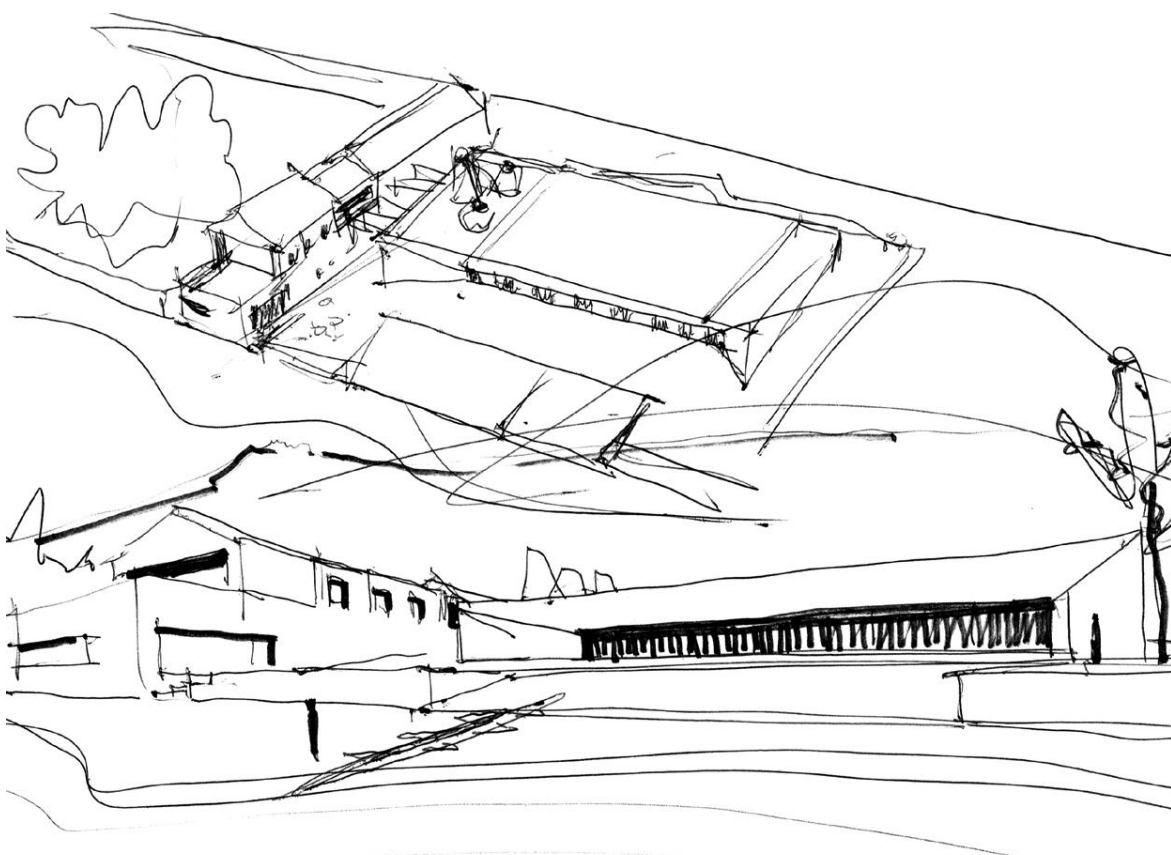


FIG. 47 | Viana do Castelo, Centro de Mar equipamento de remo, esboços do arquiteto.

O Centro de Remo serve atualmente diversos utilizadores, nomeadamente o Viana Remadores do Lima, permitindo ainda o desenvolvimento da atividade com as escolas e o turismo de lazer. O equipamento dispõe de pavilhões para guardar embarcações, tanque de aprendizagem, áreas administrativas e balneários.

O edifício do Centro de Remo de Viana do Castelo estrutura-se da seguinte maneira:

- Piso Térreo:** Ginásio, Balneários, Sala de massagem e Primeiros Socorros, Bar/Restaurante, Tanque de treino, Hangar, Estaleiro e Oficina;
- Piso 1:** Secretaria, Arquivo, Sala de Estudo, Sala Polivalente / Assembleias, Gabinetes de Treinadores, Gabinete Médico e Sala de Direção.



FIG. 48 | Viana do Castelo, Centro de Mar equipamento de remo.

Centro de Mar Equipamento de Vela



FIG. 49 | Viana do Castelo, Centro de Mar equipamento de vela.



FIG. 50 | Viana do Castelo, Centro de Mar equipamento de vela.

LOCALIZAÇÃO: Viana do Castelo

ANO: 2013

ARQUITETURA: Arq. Tiago Castro

ÁREA DE INTERVENÇÃO: 1140.50 m²

O Centro de Vela de Viana do Castelo entrou em funcionamento no dia 3 de agosto de 2013. Situa-se junto ao novo porto de pesca, extremo poente da cidade.

O equipamento é constituído por dois volumes perpendiculares entre si, cada um com dois pisos. O primeiro volume, orientado pelo eixo da rampa de acesso à água, abrange toda a área do hangar e corresponde ao volume mais denso e sem vãos nas fachadas principais (apenas com um vão envidraçados no piso 1 da fachada tardoz), no qual a iluminação através de luz solar se faz apenas por entradas de luz zenitais.



FIG. 51 | Viana do Castelo, Centro de Mar equipamento de vela à esquerda e hangar de embarcações à direita.

Este volume tem três aberturas para o exterior, em que duas delas, orientadas de acordo com a disposição e funcionalidades do cais da envolvente, servem como entrada e saída das embarcações de vela, tendo a si adjacente uma ampla área para a preparação de embarcações.

O outro volume perpendicular agrega-se com o primeiro através de um elemento envidraçado e corresponde à área de formação e área social, constituindo-se assim como o edifício do clube em si. Este define-se como um edifício mais leve marcado por uma série de vãos envidraçados, que o circundam. Os elementos de sombreamento dos vãos colocados ao longo de todas as fachadas viradas ao mar faz-se de duas formas: no piso térreo através de ripados horizontais de madeira e passadiço do piso 1; no segundo piso através de ripados horizontais de madeira, e de elementos longitudinais (ripado em madeira) que cobrem o passadiço. Este serve de varanda e percorre as fachadas viradas ao mar, permitindo a observação das atividades náuticas, servindo ainda de esplanada do bar.



FIG. 52 | Viana do Castelo, Centro de Mar equipamento de vela.



FIG. 53 | Viana do Castelo, Centro de Mar equipamento de vela e rampa de acesso à água.

O edifício do Centro de Mar Equipamento de Vela está implantado, de acordo com a orientação e funcionalidade do cais, numa ampla área na qual se encontra associado a este uma rampa de acesso à água, um espaço para carga e descarga, uma área para preparação de embarcações e uma área de lazer.

O edifício do Centro de Vela de Viana do Castelo estrutura-se da seguinte maneira:

-Primeiro volume (Hangar):

- Piso Térreo: Hangar, Ferramentaria e armazém;
- Piso 1: Hangar, Sala de direção;

-Segundo volume:

- Piso Térreo: Recepção, Ginásio, Balneários e Área comercial;
- Piso 1: Sala de formação, Secretaria, Salas de sócios e Bar.



FIG. 54 | Viana do Castelo, Centro de Mar equipamento de vela (fotos à direita) e hangar de embarcações (fotos à esquerda).

Centro de Mar Equipamento de Canoagem



FIG. 55 | Viana do Castelo, Centro de Mar equipamento de canoagem.



FIG. 56 | Viana do Castelo, Centro de Mar equipamento de canoagem.

LOCALIZAÇÃO: Viana do Castelo

ANO: 2013

ARQUITETURA: Arq. Paulo Trindade

ÁREA DE INTERVENÇÃO: 1197 m²

Inaugurado no dia 6 de setembro de 2013, o Centro de Canoagem de Viana do Castelo localiza-se na área do Plano de Pormenor da Margem Sul do Rio Lima, em localizado em Darque. O equipamento é constituído três edifícios. Um edifício para arrumo de embarcações desportivas, e outro edifício que dispõe de garagem, arrumos, oficina e hangar de embarcações de lazer (edifícios 2 e 3).

Por último, um edifício (edifício 1), que reúne maior diversidade de funções, e que se estrutura da seguinte maneira:

- Acesso ao clube com receção e secretaria, sala da direção e gabinete de trabalho e reuniões, uma sala polivalente, sala dos monitores e ginásio, balneários, posto médico e zona de exposição de troféus,



FIG. 57 | Viana do Castelo, Centro de Mar equipamento de canoagem.



FIG. 58 | Viana do Castelo, Centro de Mar equipamento de canoagem.

Os dados relativos ao Centro de Mar de Viana do Castelo foram recolhidos de acordo com Camara Municipal de Viana do Castelo, na secção de Equipamentos Náuticos, disponível em: <http://www.cm-viana-castelo.pt/pt/equipamentos-nauticos> e na brochura do centro de remo, disponível em:

www.cm-viana-castelo.pt/download/5083/ad9cbd1cec034d78fdea4e5f5632fd6c

3.2. Rowing and Sailing Pavilions | ABAR + MDG + JULEN ALTUNA



FIG. 59 | Getxo, Pavilhões da Escola de Vela e Clube de Remo.

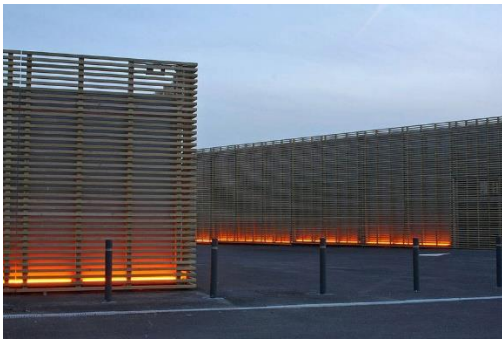


FIG. 60 | Getxo, Pavilhões da Escola de Vela e Clube de Remo e rampa de acesso à água (foto à direita).

LOCALIZAÇÃO: Getxo, Biscaia, Espanha

ANO: 2007

ARQUITETURA: abar architects, Arq. Ander Aginako e Arq. Amaia Celaya + MdG architects, Arq. Pedro Múgica e Arq. Jakinda de Goyarzu + Arq. Julen Altuna

ÁREA DE INTERVENÇÃO: 1961.74 m²

Este conjunto de pavilhões, dedicados à prática de remo e vela, localiza-se numa das extremidades da Marina de Getxo, de frente para a rampa de acesso à água, situada perto do cais e do farol de Arriluze.

O objetivo principal desta proposta era dotar os edifícios dos pavilhões de algum grau de serenidade e neutralidade, assumindo o mar e os barcos como os verdadeiros protagonistas deste lugar.



FIG. 61 | Getxo, Planta de localização dos Pavilhões da Escola de Vela e Clube de Remo.

Este centro de mar é definido por dois pavilhões que separam o programa. Um pavilhão destina-se a acolher o equipamento da escola de vela, e o outro recebe o equipamento do clube de remos. A decisão de separar o programa em dois volumes tem como objetivo, para além de criar dois equipamentos com funcionalidades e especificidades diferentes relativamente ao desporto náutico que acolhem, gerar um espaço público no interstício destes pavilhões e o mar, correspondente de um lugar altamente intenso com uma identidade marítima e citadina, e potenciador das possibilidades oferecidas pela sua localização privilegiada. Situado de frente para rampa de acesso à água, este espaço público, que define o ponto em que os dois pavilhões se encontram, possibilita o fácil movimento dos barcos da terra para o mar e vice-versa.

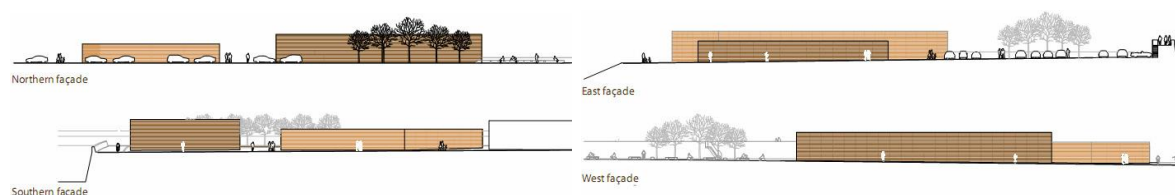


FIG. 62 | Getxo, Alçados dos Pavilhões da Escola de Vela e Clube de Remo.



FIG. 63 | Getxo, Pavilhões da Escola de Vela (à frente) e Clube de Remo (atrás).

As fachadas dos pavilhões são constituídas por uma “dupla pele”, formada por um invólucro interior metálico e um ripado externo madeira, que dá consistência e continuidade visual a ambos os pavilhões enquanto filtra a luz e as vistas do interior. As paredes interiores da fachada são então constituídas por painéis sandwich em acabamento prateado, aparafusados à estrutura de aço galvanizado, combinados com vãos de painéis de policarbonato e caixilhos metálicos de alumínio. Enquanto o revestimento do exterior da fachada é constituído por um conjunto de “invólucros externos” definido por elementos horizontais que forma o ripado de madeira de pinho autoclavado com saís de cobre, aparafusados à estrutura que o sustente, feita através de elementos verticais em madeira de pinho laminado. Entre os painéis sandwich e o ripado horizontal de madeira é colocado, na parte inferior, luminárias impermeáveis, de luz fluorescente com um filtro de cor, que iluminam o complexo formado pelos dois volumes, transformando-os num farol que se torna um marco noturno na Marina. Os pavilhões que constituem este centro de mar são completados assim com uma iluminação noturna quase teatral que enfatiza seu caráter abstrato.



FIG. 64 | Getxo, Pavilhões da Escola de Vela e Clube de Remo - efeito de luz, à noite.

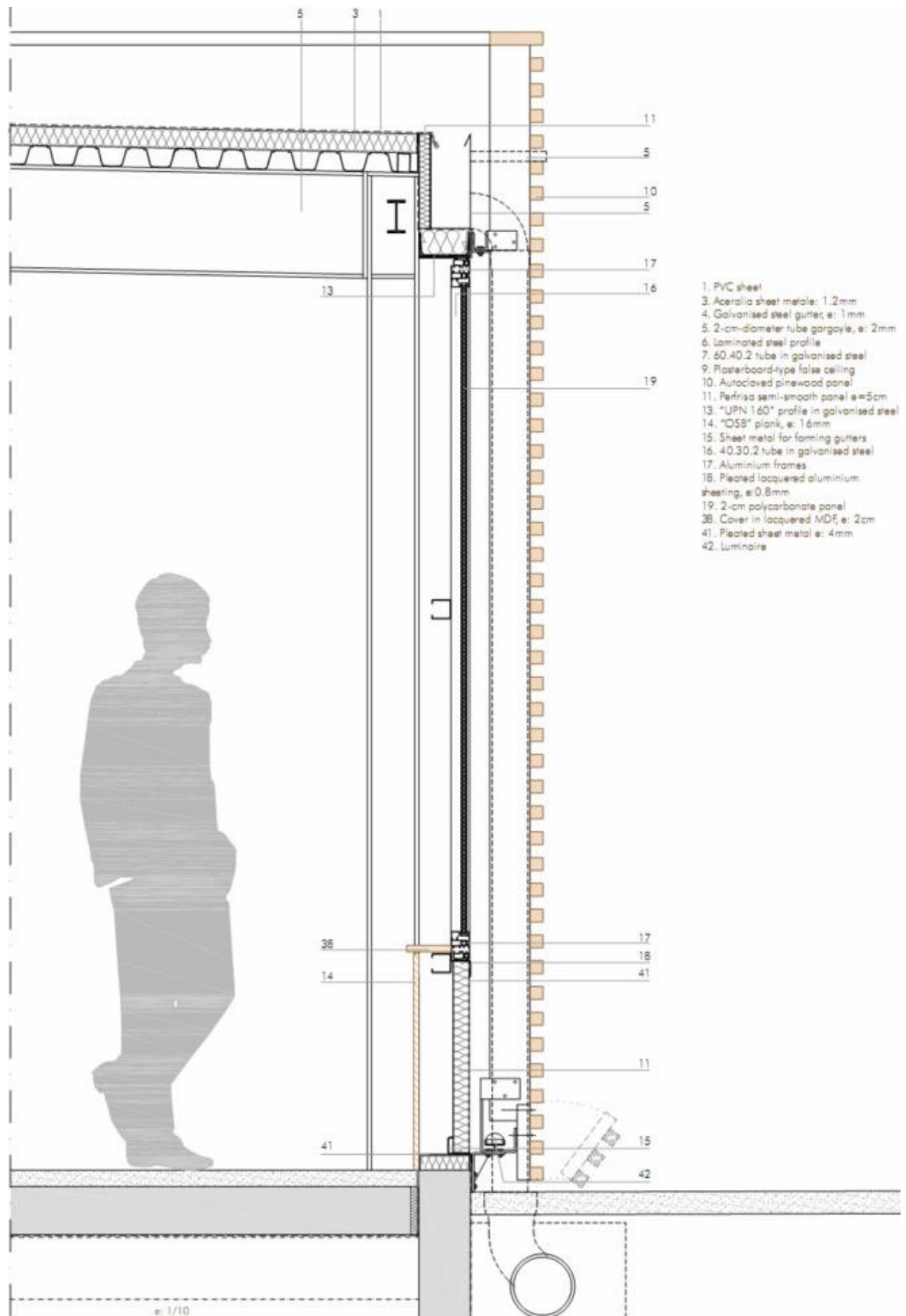
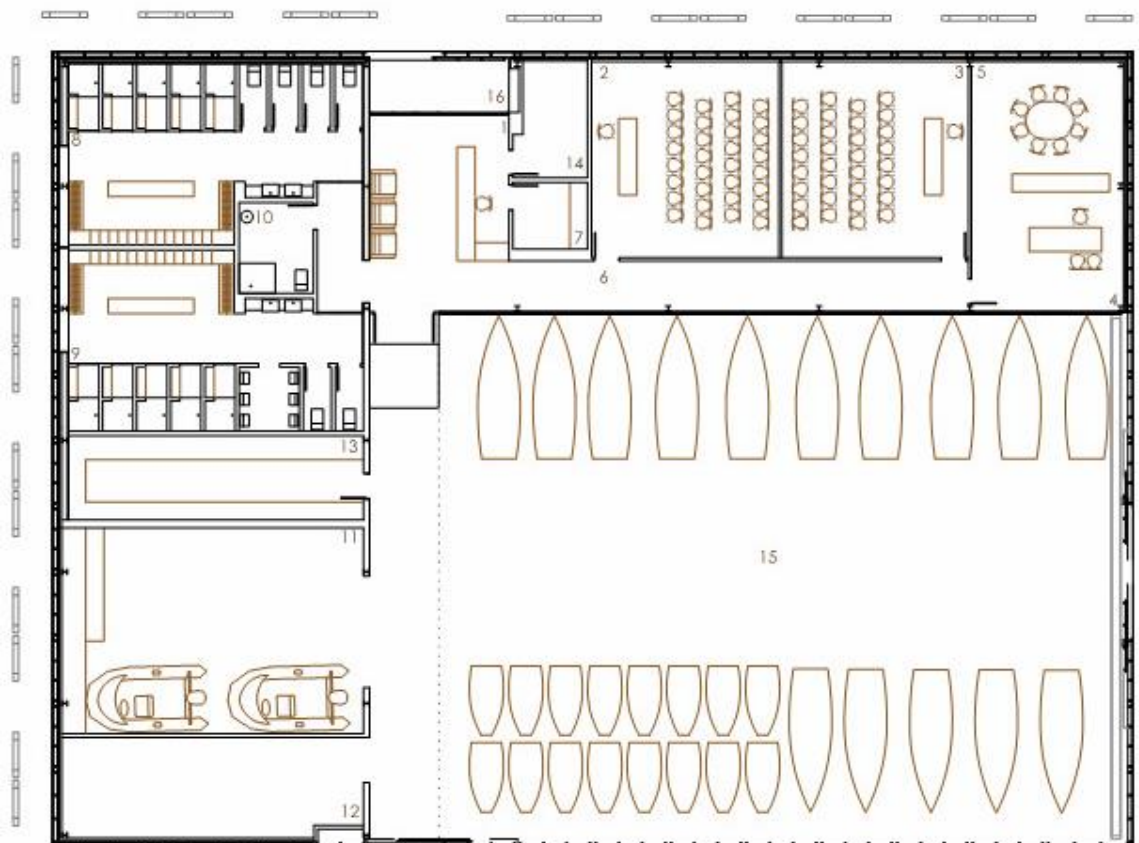


FIG. 65 | Getxo, Pormenor Construtivo.

O programa do Centro de Mar de Getxo estrutura-se da seguinte maneira:

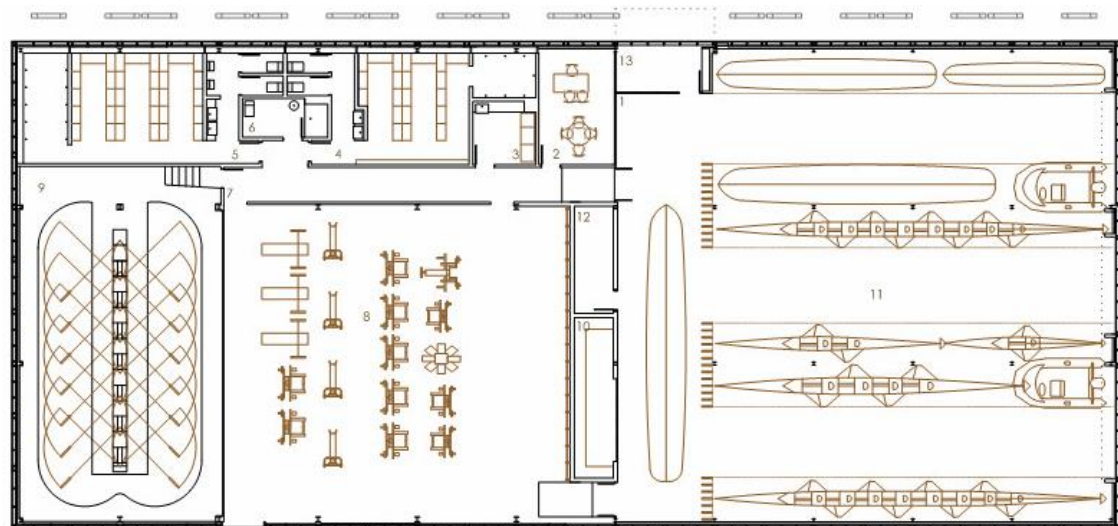
- **Pavilhão Escola de Vela:** acesso à escola e receção com secretaria, duas salas de aula, sala de reuniões/sala de direção, arrumos, balneários com instalações sanitárias, sala de secagem, sala de trabalho (oficina e ferramentaria), sala de arrumos (armazém apoio à vela) e pátio/hangar de embarcações;



SAILING FLOORPLAN e: 1:200 1. Reception + secretary 2. Classroom 1 3. Classroom 2 4. Office manager 5. meeting room 6. Hall 7. auxiliary room 8. Male lockerroom 9. Female lockerroom 10. wardrobe/disabled toilet 11. Workshop 12. Storeroom 13. Dry room 14. Service Facilities 15. Courtyard 16. Access

FIG. 66 | Getxo, Planta do Pavilhão da Escola de Vela.

- **Pavilhão Clube de Remo:** acesso ao clube e receção, sala de administração, sala de massagens com gabinete médico, balneários com instalações sanitárias, ginásio, tanque de treino de remo, sala de trabalho (oficina e ferramentaria), arrumos e hangar de embarcações de remo e canoagem.



ROWING FLOORPLAN e: 1/200 1.reception 2.Administration 3.Message room + Medicine cabinet 4.Male lockerroom 5. Female lockerroom 6.Disabled toilet 7. Hall 8.Gym 9.Training Area 10.Workshop 11.Craft hangar 12.Service Facilities 13.Access

FIG. 67 | Getxo, Planta do Pavilhão do Clube de Remo.

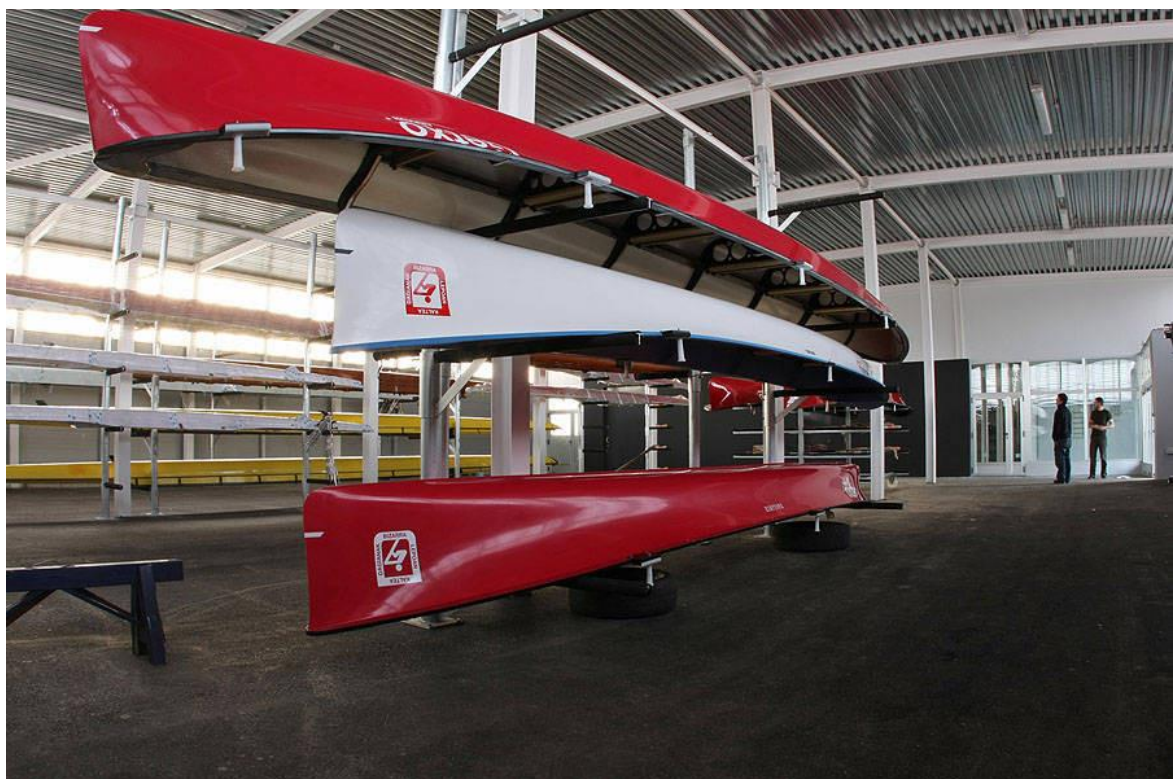


FIG. 68 | Getxo, hangar de embarcações de remo e canoagem, Clube de Remo.

Os dados relativos ao Rowing and Sailing Pavilions foram recolhidos de acordo com o site Archdaily disponível em: <https://www.archdaily.com/221329/rowing-and-sailing-pavilions-abar-mdg-julen-altuna>

3.3. Centro de Alto Rendimento de Remo do Pocinho | ÁLVARO FERNANDES ANDRADE



FIG. 69 | Pocinho, Centro de Alto Rendimento do Pocinho.



FIG. 70 | Pocinho, Centro de Alto Rendimento do Pocinho.

LOCALIZAÇÃO: Pocinho, Vila Nova de Foz Côa

ANO: 2008

ARQUITETURA: Arq. Álvaro Fernandes Andrade

ÁREA DE INTERVENÇÃO: 8000 m²

Localizado num território de baixa densidade populacional, com poucos exemplos de arquitetura contemporânea, já foi galardoado com vários prémios, nomeadamente com o prémio de Arquitetura do Douro 2016/2017 e com vencedor da categoria de New Buildings category: High Performance Rowing Center at Pocinho, pelo European Conference of Leading Architects (ECOLA) Award 2015, entre outros.

O Centro de Alto Rendimento de Remo (CAR) do Pocinho assume-se como um ponto de atração para desportistas nacionais e internacionais e de referência na alta competição. Este tem a capacidade de albergar até 159 atletas, desfrutando de um enquadramento paisagístico único. O CAR foi promovido pela câmara municipal de Vila Nova de Foz Coa e destina-se à prática de desportos náuticos, com incidência na canoagem e no remo, representando uma mais valia para a região de Trás-os-Montes e Alto Douro, que começa a ter uma oferta turística e desportiva especializada em crescimento.

O CAR impõe-se na paisagem desenvolvendo-se ao longo da estabilização de algumas cotas como grandes volumes brancos, formalmente diversos e volumetricamente complexos.



FIG. 71 | Pocinho, Centro de Alto Rendimento do Pocinho.

“Para as exigências de um programa muito recente, como é este das instalações desenvolvidas especificamente para o treino e condicionamento de atletas de elevado desempenho, de atletas de nível olímpico, não há, ou há muito pouco, (...) o que, de uma forma geral, para um arquiteto apenas torna mais aliciante o desafio de projeto.” (Andrade, 2014).

O programa do Centro de Alto Rendimento do Pocinho tem três componentes fundamentais: área social, área de alojamento e área de treino.

A área social compreende:

Auditório com salas de tradução, uma sala de estudo com biblioteca e zona informática, uma sala de convívio com zonas de jogos e de estar, gabinete administrativo, sala de reuniões, gabinete da direção, um refeitório para cerca de 70 utentes, Bar com esplanada exterior e áreas de apoio com cozinha, lavandaria, instalações sanitárias;



FIG. 72 | Pocinho, Centro de Alto Rendimento do Pocinho, planta da área social.

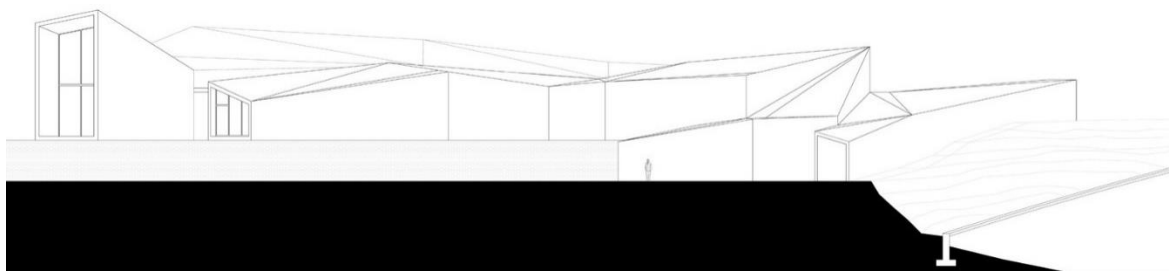


FIG. 73 | Pocinho, Centro de Alto Rendimento do Pocinho, alçado norte da área social.



FIG. 74 | Pocinho, Centro de Alto Rendimento do Pocinho, área social.

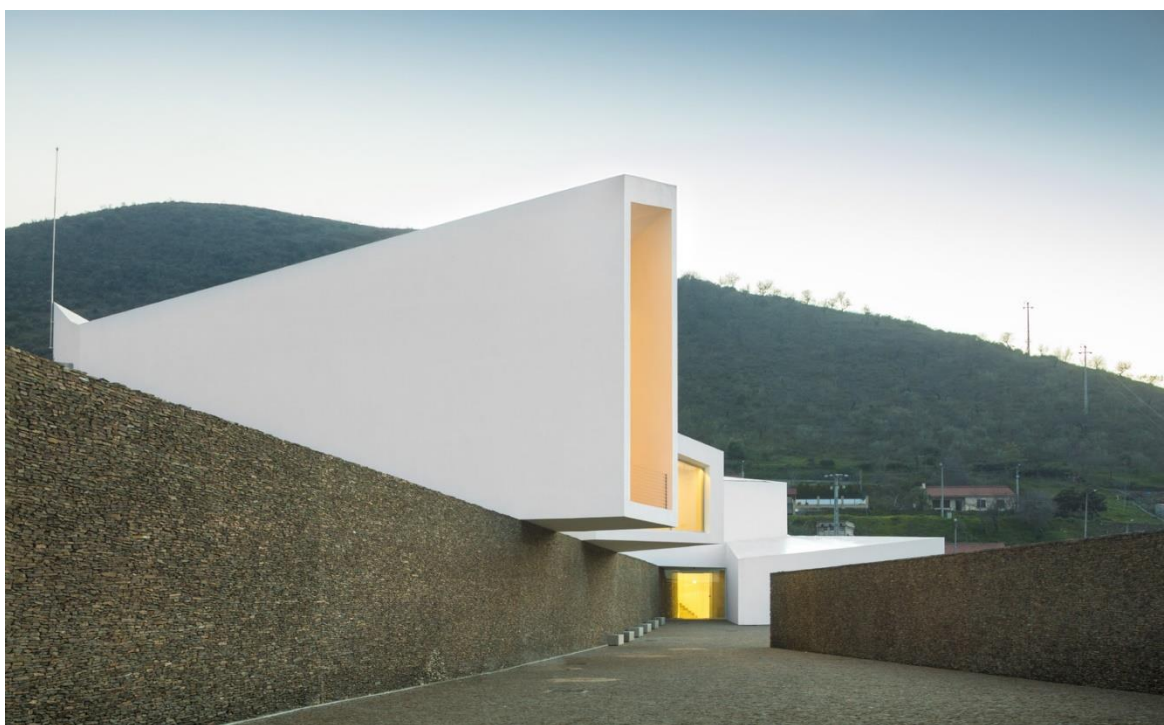


FIG. 75 | Pocinho, Centro de Alto Rendimento do Pocinho, área social.

A área alojamento é constituída por:

85 quartos com capacidade para 159 atletas (2 suites, 9 simples, 74 duplos), lavandarias e copas.



FIG. 76 | Pocinho, Centro de Alto Rendimento do Pocinho, planta da área dos alojamentos.



FIG. 77 | Pocinho, Centro de Alto Rendimento do Pocinho, área dos alojamentos.



FIG. 78 | Pocinho, Centro de Alto Rendimento do Pocinho, área dos alojamentos (à frente) e área social (atrás).



FIG. 79 | Pocinho, Centro de Alto Rendimento do Pocinho, área dos alojamentos à frente e área social atrás (foto da esquerda) e render do interior do quarto (fotos da direita).

A área de Treino compreende:

- Área de treino interior: ginásio (com cerca de 500 m²), salas de apoio administrativo e teórico ao treino, sala de reuniões de treinadores, sala multimédia (para aulas teóricas e visionamento de filmagens), salas polivalentes e salas para as equipas técnicas nacionais, área médica com gabinetes e meios complementares de diagnóstico, piscina coberta de 25m x 5,65m (profundidades entre 1,20m e 1,70m), área de relaxamento (com hidromassagem, sauna e banho turco), balneários de apoio e instalações técnicas.

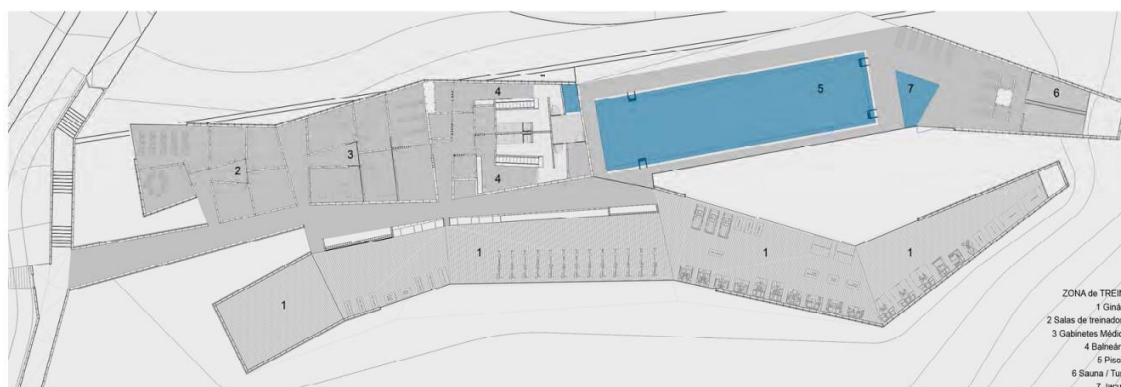


FIG. 80 | Pocinho, Centro de Alto Rendimento do Pocinho, planta da área de treino interior.

- Área de treino exterior: Campo de Jogos e Rio Douro (através de plataforma de acesso ao plano de água, no Cais do Pocinho) com hangar para as embarcações e apetrechos náuticos.

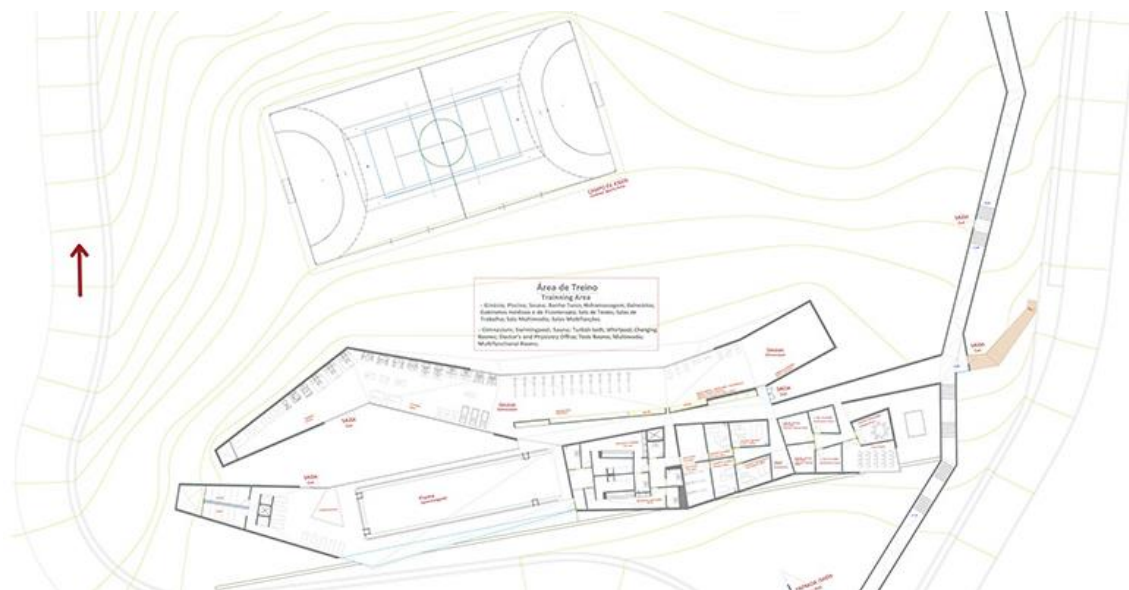


FIG. 81 | Pocinho, Centro de Alto Rendimento do Pocinho, planta da área de treino interior e exterior.



FIG. 82 | Pocinho, Centro de Alto Rendimento do Pocinho, área de treino interior e exterior.



FIG. 83 | Pocinho, Centro de Alto Rendimento do Pocinho, área de treino interior e exterior.



FIG. 84 | Pocinho, Centro de Alto Rendimento do Pocinho, área de treino interior.



FIG. 86 | Pocinho, Centro de Alto Rendimento do Pocinho, área de treino (cota mais baixa), área social (cota mais alta) e área de alojamento (cota intermédia).

As características e as necessidades espaciais de cada componente programático, vão de encontro à relação da sua especificidade com o lugar. As zonas sociais e de alojamento situam-se nas cotas mais altas do terreno permitindo a contemplação da paisagem. Ao invés as de treino voltam-lhe as costas, possibilitando o maior foco, sem distrações.

Especificamente, o programa dos quartos, compreende ainda, a necessidade de uma grande proximidade destes com zonas que se destinam quer a dar apoio à vivência dos quartos, através de pequenas copas, pequenas zonas de convívio e lavandarias de uso individual, quer a outras exigências programáticas como as áreas técnicas e de arrumos. Acrescente-se ainda que os quartos construídos à cota do corredor de acesso, apesar da sua reduzida área, foram desenvolvidos para que todos permitam a sua ocupação por atletas de mobilidade reduzida. O arquiteto especifica este conceito da seguinte maneira:

“Apenas retirando e colocando os respetivos apoios em cada um dos wc’s desses quartos, permite-se que os atletas com condicionantes físicas possam escolher os quartos onde querem ficar, que possam ficar integrados nas mesmas áreas que o resto das suas equipas, sem os remeter para uns quartos específicos, nuns cantos convenientes, nuns quartos para pessoas com deficiência.” (Andrade, 2014).

Os dados relativos ao Centro de Alto Rendimento de Remo do Pocinho foram recolhidos de acordo com o CAR-Pocinho, na secção O CAR, disponível em: <http://www.car-pocinho.pt/index.php/pt/sobre-o-car>, na secção Prémios e Distinções, disponível em: <http://www.car-pocinho.pt/index.php/pt/o-car-2/car/premios-e-distincoes> e na secção Instalações, disponível em: <http://www.car-pocinho.pt/index.php/pt/o-car-2/car/equipamentos>

4. O LUGAR



FIG. 87 | Cidade de São Tomé, Baía de Ana Chaves.

“Um simples percurso pela marginal evidencia a estrutura urbana de uma cidade ribeirinha, em que a beleza da baía de Ana Chaves, que continua a prometer eternamente maior funcionalidade portuária, é pautada pela qualidade de arquitetura do edificado adjacente, surpreendente pela morfologia e pelo discurso de factos urbanos de um passado ainda presente.”

(Morais e Malheiro, 2013, p. 8).

4.1. Baía de Ana Chaves | CONTEXTUALIZAÇÃO DA FRENTE PORTUÁRIA

Antes de intervir na da frente de água portuária da Cidade de São Tomé, é fundamental ter em conta a linha de acontecimentos históricos determinantes na sua evolução e entender as relações que outrora estabeleceu com o restante tecido urbano da cidade, bem como perceber os motivos que levaram à sua decadência ou abandono.

4.1.1. Primeiro porto

Como noutros casos de cidades litorais, a construção da primeira povoação na baía de Ana Chaves (no séc. XV) surge por esta apresentar características propícias à criação de um porto natural de comércio.

Segundo Morais e Malheiro (2013), com o desenvolvimento do comércio do açúcar e de escravos, este começa a afluir para o porto, originado assim a necessidade da construção de espaços de armazenamento.

Todo este desenvolvimento esteve na base do processo de assentamento do território e dos traçados principais. *“Estes constituem “elementos primários” do assentamento urbano, convergindo para a zona portuária, onde a alfândega e os armazéns foram dos primeiros edifícios a serem construídos, em simultâneo com a torre do Capitão e algumas habitações de madeira.”* (Morais e Malheiro, 2013, p. 68).



FIG. 88 | Esquema representativo da primeira fase da evolução urbana da cidade de São Tomé, finais do sec. XV.

A estrutura urbana inicial desenvolve-se assim junto à costa e paralela ao mar. Na continuação das imediações dos armazéns surgem então as ruas principais e um conjunto de ruas, paralelas e perpendiculares “(...) *que marcam a regra para o início do desenvolvimento urbano da vila.*” (Morais e Malheiro, 2013, p. 70). Assim esta rede de caminhos constituiu-se como elemento estruturante, e foi sendo ocupado em correnteza por um edificado de armazéns e de habitações efémeras (Morais e Malheiro, 2013), que iam unindo pontos cruciais até ao porto.



FIG. 89 | Baía de Ana Chaves - Primeiros assentamentos urbanos da cidade de São Tomé, 1644.

Morais e Malheiro (2013) salientam ainda que devido ao desenvolvimento do comércio foi ainda construído o edifício da Alfândega e da Câmara, ao longo da estrada para N.^a S.^a das Neves, no prolongamento da rua Direita. “*À semelhança do que aconteceu noutras colónias, o edifício da Alfândega terá existido desde cedo, pois o motor da colonização era a economia, assente na exportação de açúcar e de escravos e todas as mercadorias tinham de ser registadas e controladas.*” (Morais e Malheiro, 2013, p. 83).



FIG. 90 | Cidade de São Tomé, Rua Direita (imagem à esquerda) e armazéns de cacau e café, próximos da antiga alfândega (imagem à direita).

A sua localização está representada na cartografia de 1889, e esta corresponde hoje à atual praça da Independência. De acordo com Morais e Malheiro (2013), presume-se que a Alfândega tenha tido sempre a mesma localização até a sua destruição, pois a cartografia de 1889 *“é compatível com o mapa de 1647, no qual está representada o cadastro nesse mesmo sítio – com legenda armamentarium, correspondente a “armazéns” (...)”* (Morais e Malheiro, 2013, p. 83).

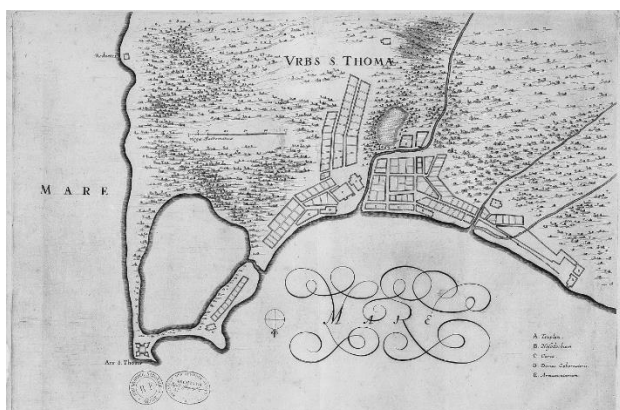


FIG. 91 | Cidade de São Tomé, Baía de Ana Chaves, mapa de 1647 (imagem da esquerda) e cartografia de 1889 (imagem da direita).

4.1.2. Atual porto

“Ao longo dos tempos, os portos foram-se adaptando às necessidades que lhe eram impostas (...)” (Guimarães, 2006, p. 7).

De acordo com Guimarães (2006) a entrada do século XIX veio alterar as dinâmicas das frentes portuárias, transformando profundamente a sua forma e função, ficando sujeitos às suas complexidades e economia.

Entre 1890 e 1900 sucedem-se pedidos de São Tomé para Lisboa, solicitando melhoramentos no porto, na alfândega e nos armazéns, por estes serem de má construção e pelo o porto não ser suficientemente apetrechados para o movimento marítimo atual e futuro, nomeadamente no comercio vindo da europa (Morais e Malheiro, 2013).

Ezequiel de Campos volta então a propor, em 1900, algumas medidas anteriormente apresentadas, relatando também os efeitos nocivos dos pântanos que rodeavam a cidade, já apontados no relatório de Dr. Lúcio Augusto da Silva, em 1861, após os problemas de saúde pública. Por essa altura, a Junta de Saúde, já tinha sugerido, ao Governador José Pedro de Melo, algumas medidas, das quais se destacavam a destruição dos pântanos de São Sebastião e da Conceição. Desta forma, Ezequiel de Campos, numa ordem de trabalhos inclui, entre outras coisas, o aterro do pântano e das terras baixas da Ponta da Fortaleza, e a abertura da doca (Morais e Malheiro, 2013).

No entanto, só nas décadas 40 e 50 é que tais pedidos viriam a surtir efeito e, no plano de remodelação da cidade, do Gabinete de Urbanização do Ultramar, é englobado a criação de *“uma nova zona portuária junto da Fortaleza de São Sebastião”* (Morais e Malheiro, 2013, p. 187), bem como a construção de um novo bairro, a si adjacente (na zona este da cidade, sobre o pântano de São Sebastião).

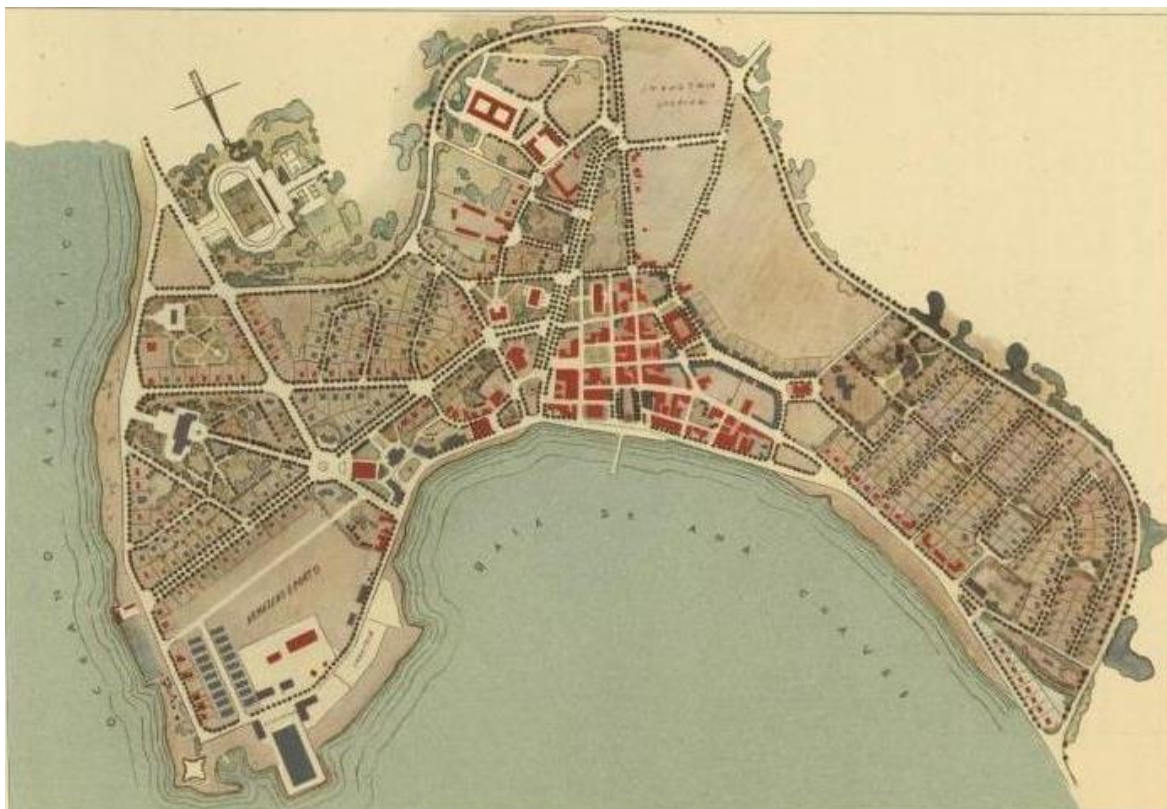


FIG. 92 | Plano de urbanização para a cidade de São Tomé (com o local dos novos armazéns e porto), séc. XX.

Com a criação do novo porto, surgem ainda, nas suas imediações, o atual Ministério da Justiça e a antiga casa para funcionários do estado (atual embaixada do Brasil), bem como algumas obras de Mário de Oliveira, que viriam a completar esta zona portuária, nomeadamente o novo edifício da Capitania e a sede da PIDE (atual Ministério da Justiça e dos Direitos Humanos). Mário de Oliveira propôs uma faixa marginal desde o início da Avenida de Água Grande até ao fim da Avenida Marginal (exterior à baía). Nesse desenho urbano da zona portuária, estava incluída a localização do novo edifício dos CTT e uma nova praça municipal, de modo a valorizar o posicionamento da Fortaleza (Morais e Malheiro, 2013).

A alfândega, que manteve a sua localização original até meados de Novecentos, foi transferida para esta nova zona portuária, próxima da fortaleza de São Sebastião. Esta alfândega, é ainda descrita como um dos melhores edifícios com arquitetura do estilo do Ultramar, perfeitamente adaptada ao ambiente (Morais e Malheiro, 2013).



FIG. 93 | Antiga sede da PIDE - atual Ministério da Justiça e dos Direitos Humanos (foto à esquerda) e Forte de São Sebastião (foto à direita).

A partir de 1952, com os novos serviços da alfândega, o Forte de São Sebastião viria a ser reabilitado para poder acomodar as instalações do Comando da Defesa Marítima, em 1969. Neste “*interesse pelo restauro de alguns edifícios notáveis*” (Morais e Malheiro, 2013, p. 234) circundantes ao novo porto, surge a reabilitação da igreja da N.ª S.ª do Bom Despacho (Morais e Malheiro, 2013).



FIG. 94 | Igreja da N.ª S.ª do Bom Despacho.

A zona do porto, acompanhada por uma marginal (frente de água) “*com elementos fortemente atrativos para a organização dum centro*” (Morais e Malheiro, 2013, p. 216), passa a ser considerada como epicentro dos sistemas de comunicações (Morais e Malheiro, 2013).



FIG. 95 | Praça da Independência, antiga ponte da Alfândega e edifício de habitação coletiva destinado aos trabalhadores do antigo banco Ultramarino.

Esta frente de água inicia-se no local onde se encontrava a antiga zona portuária, e está marcada pela antiga ponte da alfândega e pela praça da Independência. O edifício da Companhia Santomense de Telecomunicações (de José Pinto da Cunha e Pereira de Castro), dá continuidade a este percurso pela a Avenida da Marginal e *“anuncia a transição do centro urbano para a zona do porto.”* (Morais e Malheiro, 2013, p. 234).



FIG. 96 | Edifício da Companhia Santomense de Telecomunicações.

Esta avenida passa pela Igreja do Bom Jesus e acompanha a baía de Ana Chaves até aos edifícios da atual embaixada do Brasil e do atual Ministério da Justiça. A Avenida da Marginal 12 de Julho segue então até a Praça da Juventude, ladeada pelo edifício do porto e pelo atual Ministério da Justiça e dos Direitos Humanos.



FIG. 97 | Igreja do Bom Jesus.



FIG. 98 | Edifícios da atual embaixada do Brasil (foto à esquerda) e do atual Ministério da Justiça (foto à direita).

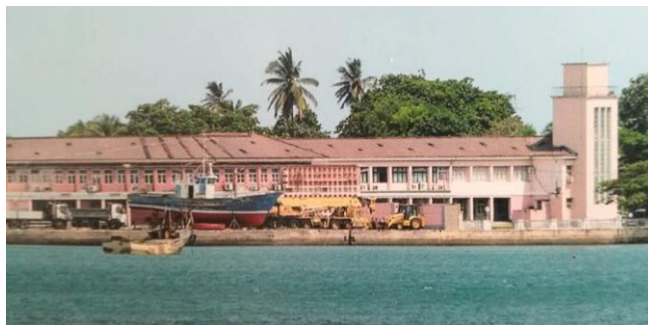


FIG. 99 | Edifício do Porto.

O percurso continua até ao extremo este da baía, onde se localiza o forte de São Sebastião, terminando no seu exterior, em frente ao Liceu Nacional (de Mário de Oliveira), perto do antigo Clube Náutico (hoje totalmente degradado).

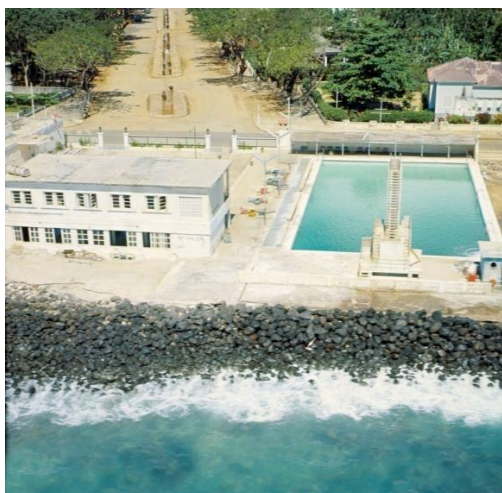


FIG. 100 | Edifícios do antigo Clube Náutico (foto à esquerda) e do Liceu Nacional (foto à direita).



FIG. 101 | Vista aérea da Avenida Marginal 12 de Julho, com o Forte de São Sebastião em destaque.

Área de intervenção

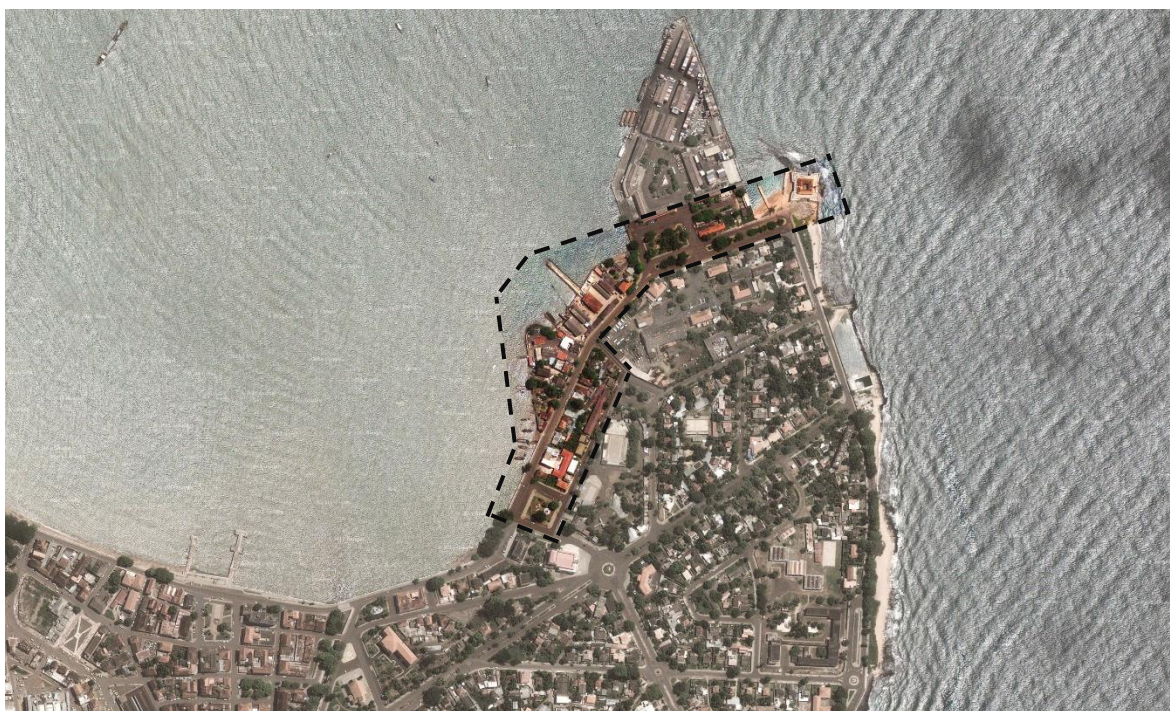


FIG. 102 | Planta de Localização – Área de Intervenção.

Passado quatro décadas após a independência, a degradação da frente de água é gritante e a marginal, ainda apresenta o mesmo traçado e infraestruturas da altura Estado Novo, encontrando-se, atualmente, muito degradada, por não ter sido sujeita a qualquer tipo de manutenção ou intervenção. Nesta salta à vista a degradação das guardas ao longo da baía que ladeia a marginal, do pavimento do passeio e da estrada e do mobiliário, bem como a degradação do espaço que hoje se encontra com antigos edifícios devolutos ligados à pesca e que circundam a igreja do Bom Despacho tirando-lhe o lugar de destaque.

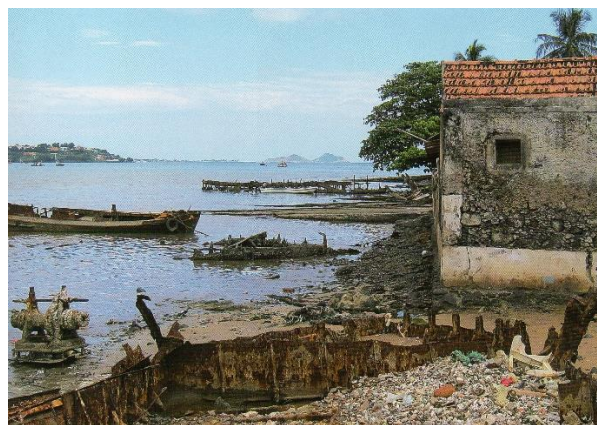


FIG. 103 | Antigos edifícios devolutos ligados à pesca (que circundam a igreja do Bom Despacho) e cemitério de barcos.

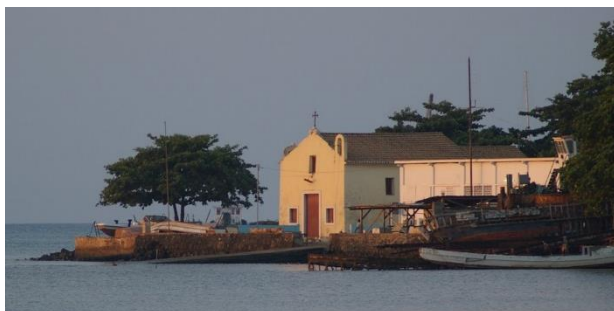


FIG. 104 | Igreja do Bom Despacho com antigos edifícios devolutos ligados à pesca e cemitério de barcos.

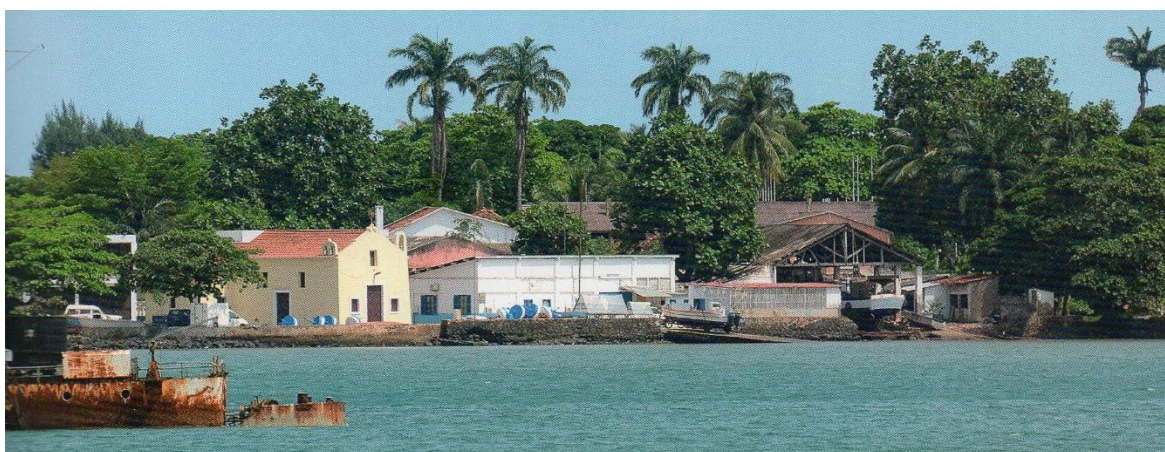


FIG. 105 | Igreja do Bom Despacho com antigos edifícios devolutos ligados à pesca e alguns antigos estaleiros.

A frente de água portuária que contempla ainda a capitania e alguns antigos estaleiros, também não foge a esta realidade. Estes, hoje abandonados e degradados, cortam a ligação de continuidade da frente de água até ao forte de São Sebastião. Para finalizar, esta descontinuidade é ainda reforçada através da barreira criada pelas remanescências dos armazéns da antiga PIDE e pelas instalações precárias e degradadas afetas à capitania que necessitam de uma urgente intervenção. Na baía destacam-se ainda os esqueletos de barcos que aí jazem.

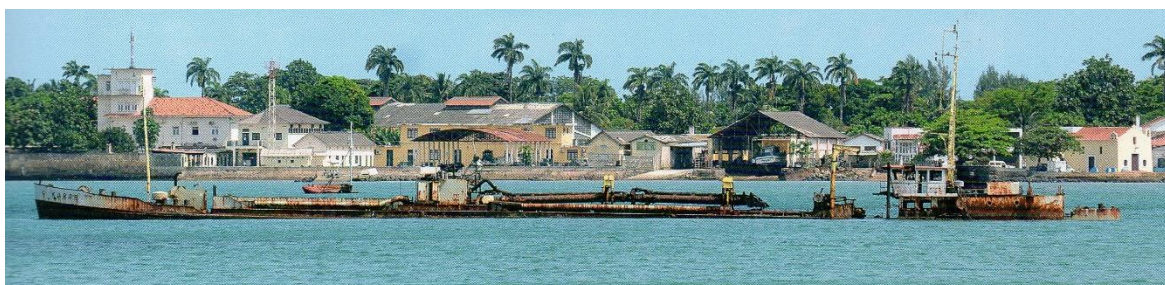


FIG. 106 | Zona portuária da cidade de São Tomé, com a capitania e alguns antigos estaleiros, em destaque.

“Há vários anos que a Baía de Ana Chaves que circunda a capital São Tomé, se transformou num cemitério de navios encalhados.” (Veiga, 2017).

Com a degradação da marginal e das áreas afetas à zona portuária, anteriormente referidas, torna-se evidente a necessidade da sua requalificação.

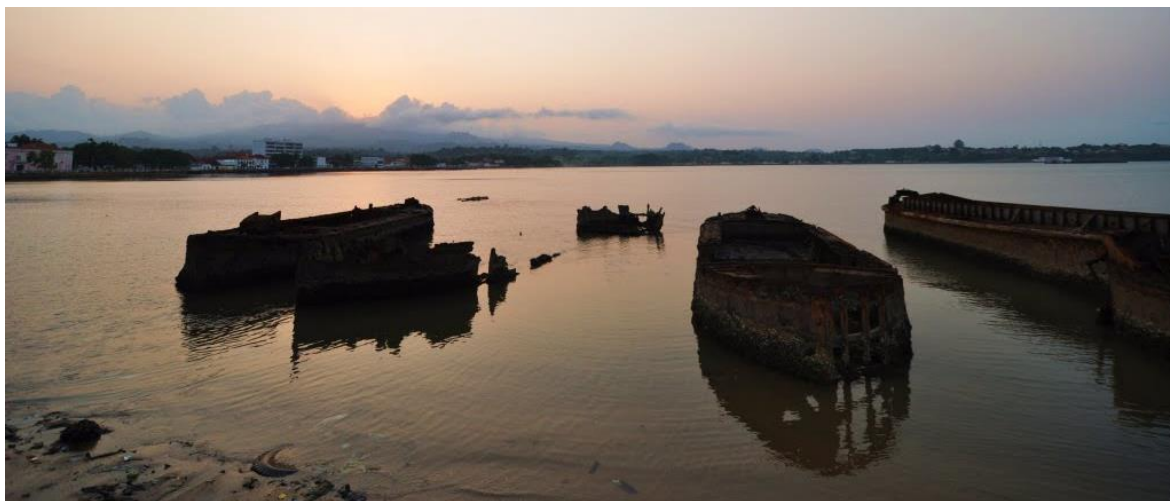


FIG. 107 | Baía de Ana Chaves e cemitério de barcos.

Na última década surgiu a possibilidade de criação de um novo porto para a ilha.

De acordo com Guimarães (2006) muitos dos antigos portos não estão desenhados ou equipados para receber as novas embarcações nem preparados para responder às necessidades destas no seu modo de operar. Consequentemente, devido a falta de capacidades físicas e tecnológicas, para acomodar as novas exigências e para acompanhar a evolução da indústria, estes tentam se adaptar ou acabam por mudar de local.

O atual porto da Cidade de São Tomé, não foge à regra. No entanto, não tendo a capacidade de se tornar num porto de águas profundas, pelas características da baía, e não tendo espaço, em terra, para crescer e acomodar novas infraestruturas de apoio, tecnologicamente mais evoluídas, terá de mudar local para poder acompanhar a economia Internacional. Atento a isso o governo de São Tomé reuniu esforços no sentido de conseguir investimentos para a construção de um novo porto de águas profundas, de modo a *“recuperar a sua categoria de entreposto comercial, como no início da colonização.”* (Veiga, 2009). Contudo, este processo tem sido um pouco conturbado, mas tudo indica que um dia

o atual porto da Cidade de São Tomé irá passar para Fernão Dias, no distrito de Lobata. Como relatado no jornal Téla Nón, os trabalhos preliminares para construção do porto de águas profundas deram início em agosto de 2009. Estas levaram a demolição de algumas residências e do memorial do massacre 1953, erguido na zona de Fernão Dias, de modo a iniciar a terraplanagem da zona e a sua vedação. A Terminal Link começou assim a preparar o terreno para o início da construção da maior infraestrutura económica de São Tomé e Príncipe (Veiga, 2009).



FIG. 108 | Início das obras do porto de águas profundas de Fernão Dias, 2009

“Segundo a empresa concessionária o porto de águas profundas de Fernão Dias, será o mais moderno de toda a região da África Ocidental. Estima-se em mais de 1300 postos de emprego directos para os são-tomenses.” (Veiga, 2009).

Com a possibilidade de desaparecimento do atual porto, a requalificação suprarreferida poderá ser a alavanca para uma posterior requalificação global de toda a área portuária.

5. O PROJETO

“Antes de arquitecto, o arquitecto é homem, e homem que utiliza a sua profissão como um instrumento em benefício de outros homens, da sociedade a que pertence (...) ele deve procurar criar aquelas formas que melhor serviço possam prestar quer à sociedade quer ao seu semelhante, e para tal, a sua acção implicará, para além do drama da escolha, um sentido, um alvo, um desejo permanente de servir. (...) Que a par de um intenso e necessário especialismo ele coloque um profundo e indispensável humanismo.

Que seja assim o arquitecto – homem entre os homens – organizador de espaço – criador de felicidade.”

(Távora, 2015, p. 74-75)

5.1. Projeto | O CONCEITO

Esta proposta pressupõe uma série de novas estratégias de limpeza, revitalização, e regeneração da frente de água que possibilitem uma nova relação entre a cidade e o mar, voltando o mesmo a ser um importante ativo para o desenvolvimento urbano e económico.

O objetivo principal é a definição de uma estratégia de intervenção a nível arquitetónico e urbano, reconhecendo a importância de arquiteturas de apoio à náutica de recreio e desporto, enquanto elemento estratégico para as regenerações da frente de água urbana. A continuidade da marginal ao longo da Baía de Ana Chaves até ao Forte de São Sebastião é ainda uma premissa deste trabalho, onde a extensa frente de água que orla a cidade, e que acolhe no seu seio a emblemática baía, apresenta imensas potencialidades, possibilitando oportunidades únicas de transformação urbanística.

A estratégia desta proposta estrutura-se através do redesenho urbano, com novos acessos pedonais e espaços públicos (na frente de água portuária) que, aliado à edificação de um centro de Mar, permita uma vivência ativa e contínua, pautada por um contacto social dinâmico de interação com mar, consagrando o local como um espaço marítimo de atividades desportivas, de recreio e lazer, fomentando várias atividades económicas e culturais, nomeadamente o turismo náutico.

O Centro de Mar deverá não só possibilitar boas condições para a prática da náutica de recreio e de desporto (para turistas e população local) mas também estabelecer-se como lugar/equipamento que permita aliar outras atividades marítimo-turísticas. Estas podem englobar percursos marítimos diários à volta da ilha e funcionar como interface de ligação entre ilhas, dando resposta às necessidades de acessibilidade marítima da região.

O desenvolvimento da proposta do Centro Mar assenta num programa funcional constituído por cinco edifícios: um Clube Náutico, um Ginásio, um Centro de Conferências, Habitação/Residências para turistas e atletas e um Restaurante (dividido em restaurante e snack-bar).

5.2. Plano Urbano | REQUALIFICAÇÃO DA FRENTE ÁGUA

A requalificação desta frente de água teve a sua génese na identificação de dois problemas: a degradação e precariedade das infraestruturas que se encontram na zona portuária afetas à capitania, estaleiros e pesca, necessitarem de intervenção e por estas cortarem uma ligação importante de continuidade da frente de água da baía de Ana Chaves e servirem de barreira a uma relação mais intrínseca entre a cidade e a sua frente de água.



FIG. 109 | Cidade de São Tomé, Baía de Ana Chaves, Avenida Marginal 12 de Julho - zona portuária (afeta aos estaleiros e pesca) e cemitério de barcos.

Das várias infraestruturas a única que ainda desempenha a sua função, é a capitania, encontrando-se as restantes devolutas, incluindo os antigos armazéns afetos às instalações da PIDE. Não servindo estes o propósito para que foram construídos, propõe-se a sua demolição para promover a requalificação e continuidade do lugar. Propõe-se ainda que a capitania seja reedificada num local adjacente ao porto e à alfândega, ao mesmo tempo que permite a modernização das suas infraestruturas, possibilita um melhor desempenho das funções para as quais se destina.

A proposta supracitada tem por base duas estratégias para a integração desta frente de água na malha urbana: eliminação do corte transversal entre a cidade e o mar; requalificação do lugar para a criação de novos espaços públicos na cidade que permitam promover uma participação da população neste espaço privilegiado, em cima do mar.

Com o intuito de criar uma nova centralidade na cidade, a requalificação do lugar (frente de água) é definida por uma multiplicidade de programas e funcionalidades com espaços públicos qualificados. Estes devem permitir, segundo as ideias descritas anteriormente (no capítulo a cidade e o mar), estabelecer-se como elementos de acesso físico e visual à água, destinados a áreas para atividades culturais, recreativas, de lazer, desporto e turismo, estreitamente relacionados com o mar.

Seguindo as ideias de Guimarães, as decisões relacionadas com organização do (re)desenho urbano da frente de água começa com o traçado do eixo diagonal (pedonal) que une a praça da Liberdade à igreja do N^a S^a do Bom Despacho, premiando a relação visual e pedonal para quem parte da praça em direção à baía. Desta forma assume-se a importância que os edifícios religiosos desempenham na estruturação da cidade, bem como a ligação que estes têm com o mar. Sabendo que o mar também teve um papel crucial na construção da primeira povoação na baía de Ana Chaves (como referido anteriormente), esta triangulação procura devolver a identidade e memória urbana coletiva enquanto essência e cultura desta cidade portuária.

O eixo diagonal é ainda um dos elementos que une as duas propostas urbanas e está na génese do desenvolvimento de ambas. A primeira proposta foi desenvolvida no âmbito da unidade curricular Projeto VI (5^o ano, 1^o semestre) com o intuito de requalificar o parque popular e a segunda, referente ao tema do Projeto Final de Mestrado, dá continuidade à primeira e tem como propósito requalificar a frente de água desta zona.

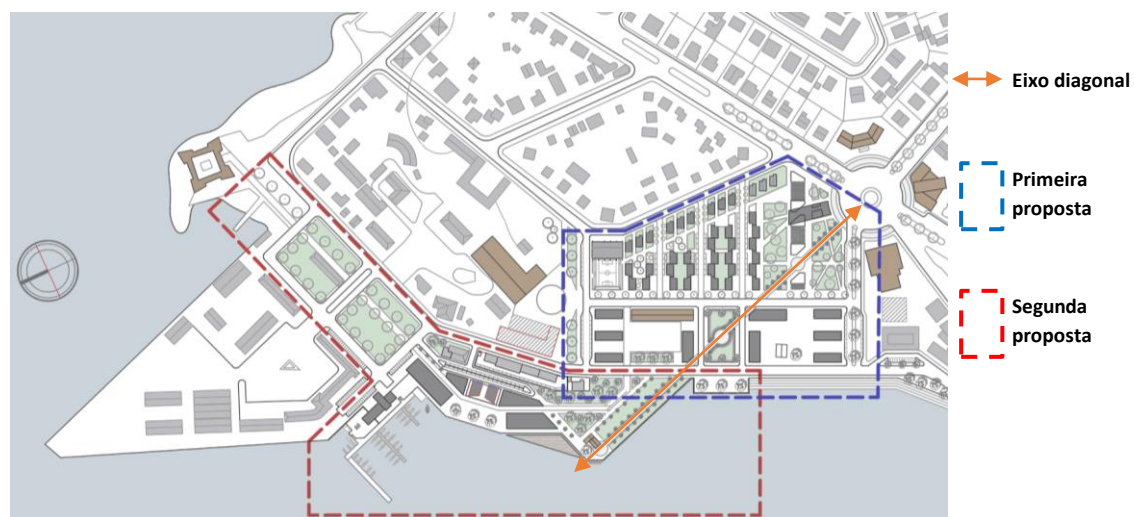


FIG. 110 | Cidade de São Tomé, Baía de Ana Chaves, Plano Urbano.

A primeira proposta urbana, situada na área do Parque Popular, é composta por três dispositivos morfológicos (quarteirões). Estes apresentam uma estrutura em que a circulação pedonal e viária, acompanhada por um conjunto de árvores, se organiza paralela e perpendicularmente à Avenida Marginal 12 de Julho. Os percursos perpendiculares têm como principal função ligar os dispositivos morfológicos à baía, dando primazia a circulação pedonal, e os percursos paralelos permitem a conexão entre eles de uma forma linear.

O primeiro quarteirão, a este, tem como propósito inicial rematar o edificado de cariz cultural da praça da Liberdade, criando um equipamento que servirá de apoio aos estudantes do Liceu Nacional (salas de estudo, de computadores e expositivas e um pequeno auditório). Destacam-se os jardins que ladeiam este equipamento, bem como o café, orientado para a baía, que serve de apoio a essa área. Este encontra-se separado do equipamento, anteriormente referido, pelo eixo diagonal que atravessa esses jardins. A norte destes jardins desenvolvem-se um conjunto de habitações unifamiliares, em banda, no interior do quarteirão. De modo a “coser” a malha urbana com o dispositivo morfológico adjacente (a este) desenvolvem-se ainda um conjunto de habitações isoladas, refletindo as tipologias habitacionais desse dispositivo morfológico. O quarteirão termina a norte com um clube desportivo (futsal e basquetebol). No lado oeste, virado para a baía, encontram-se os outros dois dispositivos morfológicos, ligados entre si por uma praça orientada para o mar, à semelhança da praça da Independência. Estes contemplam o programa das habitações coletivas, de modo a dar continuidade à lógica da tipologia do edifício pré-existente (no quarteirão situado a norte). Este último é ainda responsável pela orientação do novo edificado proposto, enquanto que a localização dos mesmos é formulada pelo largo da igreja do Bom Jesus. O novo edificado fica assim disposto à volta da Igreja, de modo a permitir que esta mantenha o contacto visual com o mar. É de salientar que os dois dispositivos morfológicos, referidos anteriormente, são simétricos e a praça que se situa no seu interstício é o eixo de simetria. Entre estes últimos e o primeiro quarteirão situa-se um percurso viário e pedonal (sombreado através de árvores de copa alta e larga), paralelo à Avenida Marginal 12 de julho, que liga a CACAU ao atual Cineteatro Marcelo da Veiga. Com este traçado, pretende-se aproximar dois edifícios de cariz cultural, que se encontram em dois dispositivos morfológicos diferentes, através do novo plano urbano proposto.

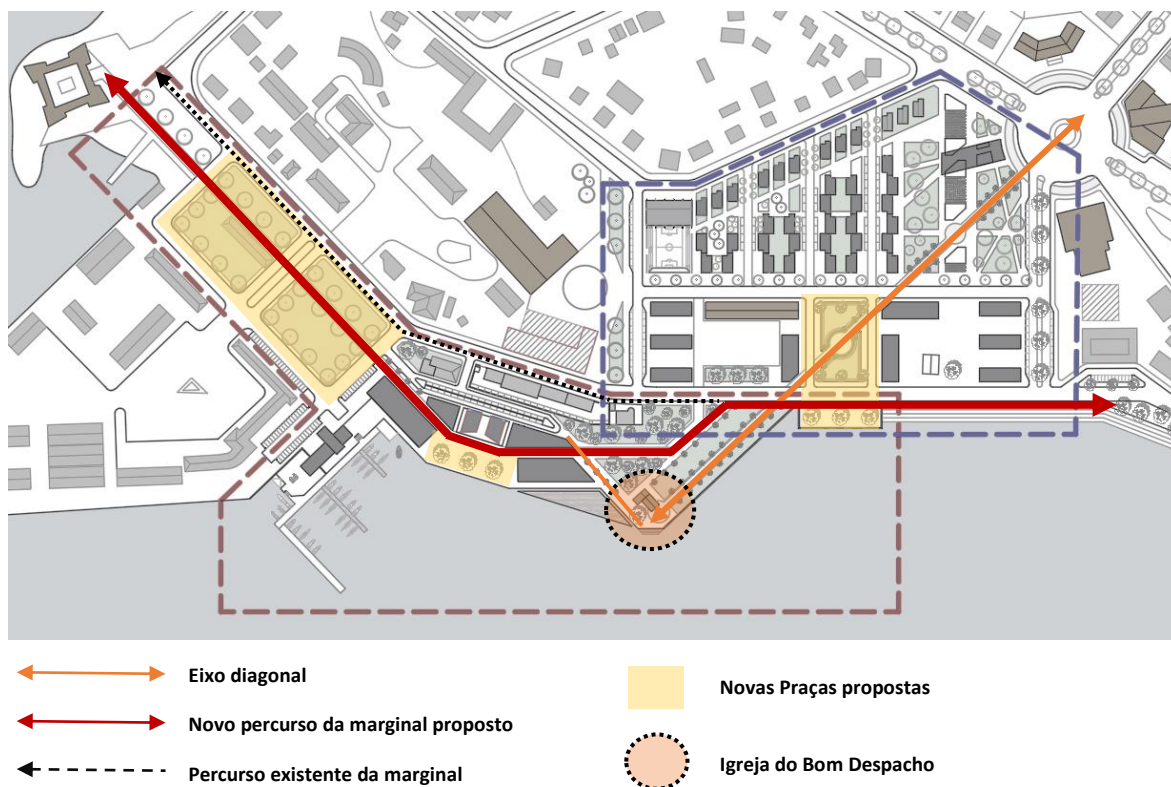


FIG. 111 | Estratégias urbanas.

A praça desempenha um papel agregador dos três dispositivos morfológicos com o mar, correspondendo desta forma a espaço com uma identidade marítima e citadina, remetendo-nos, em conjunto com o eixo diagonal que a atravessa, para o novo plano urbano da frente de água.

O plano de requalificação da frente de água desenvolve-se então a partir da continuidade deste eixo que nos guia, por um amplo jardim (como uma *promenade* pontuada por um conjunto de palmeiras dispostas de forma a gerar áreas de sombra) até a Igreja do Bom Despacho. Perpendicular a este eixo, surge um novo, a partir da igreja, que se intersesta com um percurso vindo da marginal. Este último inicia-se na Avenida Marginal 12 de Julho, continua paralelo aos jardins e bifurca-se permitindo o acesso a igreja e à área onde surge o Centro de Mar. A igreja tem assim um papel estruturante dos percursos e define-se como elemento que atrai e guia o passeio da marginal, deslocando-o para um novo, pela orla marítima. Os dois em conjunto assumem-se, assim, como um verdadeiro passeio marítimo. O espaço do Centro de Mar aparece na confluência destes percursos.

O Centro de Mar é definido por cinco edifícios, cuja a disposição permite criar uma praça entre eles. A praça situa-se assim no interstício destes com o mar e gera um espaço público, que corresponde a um lugar com ligações fortes e intensas com a água, representativo de uma identidade marítima e citadina, potenciador de uma multiplicidade de funções oferecidas pela sua localização privilegiada. Deste modo o Centro de Mar, interpreta as ideias de ULI, referidas anteriormente: enquanto lugar do mar na cidade, acomoda uma transição entre os dois mundos. A baía de Ana Chaves ganha, assim, um espaço excecional, único, agregador e dinamizador da oferta turística e um lugar potenciador de atividade de lazer, desporto e cultura, ímpar na cidade.

O traçado que compõe o novo passeio marítimo atravessa a praça e o Centro de Mar, estendendo-se até ao Forte de São Sebastião, através do prolongamento da Praça da Juventude.

Desta forma ligam-se quatro espaços que se consideram essenciais na integração da frente de água com a cidade, Forte de São Sebastião, Centro de Mar, Igreja do Bom Despacho e Praça da Liberdade:

- O espaço do **Forte de São Sebastião** com o Centro de mar, através do prolongamento da Praça da Juventude;
- O espaço do **Centro de Mar** com a Igreja do Bom Despacho, através dos percursos junto ao mar e ao jardim da igreja;
- A espaço da **Igreja do Bom Despacho** com a **Praça da Liberdade** – através do eixo de diagonal que atravessa os novos dispositivos morfológico propostos.

É através das várias intenções anteriormente referidas que se estrutura este plano de requalificação de forma a integrá-lo no tecido urbano já existente. Salienta-se que as novas praças propostas e os edifícios religiosos desempenham um papel importante e estruturante deste plano urbano, permitindo o reconhecimento dos espaços propostos, apresentando-se como marcos de orientação na cidade com uma forte ligação com água. É de referir ainda que os espaços verdes, como jardins e praças, constituem-se como

lugares que tanto proporcionam áreas de circulação, como oferecem zonas de permanência à sombra (através de conjuntos arbóreos).



FIG. 112 | Estratégias urbanas – usos e funções – escala 1:4000

5.3. Projeto de Arquitetura | CENTRO DE MAR

O desenvolvimento da proposta do Centro Mar apresenta-se como um polo agregador da náutica e do turismo náutico através da articulação de um conjunto de equipamentos que compreende quatro edifícios: um Clube Náutico, um Ginásio, um Centro de Conferências (polivalente - para conferências, eventos, reuniões, entre outros) e um Restaurante (dividido em restaurante e snack-bar), todos eles associados a um edifício de Residências (para turistas e atletas).

Uma das premissas do desenho do Centro de Mar é a importância que a escala do edificado assume neste tipo de projeto construído ao longo da costa. O centro de mar assume assim o desenvolvimento de uma escala de ativação do piso térreo, num gesto que pretende equilibrar a identidade marítima e citadina, através de volumes baixos e longitudinais, demarcando toda a zona social do centro de mar em uníssono com o espaço público envolvente. Desta forma, todos os edifícios, com exceção da residência, estruturam-se apenas com um piso. O edifício da residência, embora constituído por três pisos, assume claramente a lógica suprarreferida. Este é constituído por três volumes: um horizontal e dois verticais. O volume horizontal, acompanha longitudinalmente o piso térreo, que assinala a área social (receção, bar, sala de estar/lounge, sala de jogos e I.S.) deste edifício, diferenciando-a da área privativa (quartos e uma cozinha e uma lavandaria de apoio, por piso) que se encontra nos dois volumes verticais que emergem do primeiro. Estes volumes verticais para além de demarcarem as zonas mais privadas da residência, servem como ponto de referência, deste Centro de Mar, tanto para quem se aproxima pela água, como para quem se aproxima por terra, vindo da marginal. De noite, os dois volumes verticais da residência iluminados, com leds que acompanham os ripados verticais nas fachadas bem como com as luzes dos corredores nos pisos dos quartos, servem como um “farol” que localiza esta nova zona marítima da cidade na baía de Ana Chaves. Além de referência visual, este edifício funciona ainda como referência estruturante da disposição dos outros edifícios, tornando-se num ponto (central) em torno do qual se desenvolvem os equipamentos do Centro de Mar. As disposições destes equipamentos delimitam a praça

que surge em frente ao edifício das residências, orientada para a baía. Esta funciona como agregadora de todos os edifícios do Centro de Mar e como área central de espaço público.

Do ponto de vista conceptual os edifícios do Centro de Mar, desenvolvem-se através de volumes cuja linguagem e formalismo adotam uma imagem arquitetónica que promove um diálogo entre a arquitetura colonial e a contemporânea. Através da pureza das formas, os edifícios procuram um diálogo constante com as características arquitetónicas dos edifícios circundantes, seguindo ao mesmo tempo os conceitos e estratégias relativos a arquitetura tropical, patentes em grande parte das obras da época do Estado Novo, nomeadamente no desenho das coberturas e da abertura e permeabilidade dos vãos.

Pela sua localização próximo da linha do equador, a incidência da radiação solar ocorre praticamente na vertical, de nascente a poente, não sofrendo grandes variações ao longo do dia. Posto isto, o sombreamento e a permeabilidade visual dos vãos orientados a nascente e poente é feita, em alguns casos através de elementos verticais, como lâminas de madeira, e noutros através da utilização de ripado vertical. Nos vãos orientados a sul o sombreamento é feito através do prolongamento das coberturas, palas alongadas e ripados de madeira horizontais.

5.4. Equipamentos | PROGRAMA E MATERIALIDADE

Este centro de mar é composto por cinco edifícios que separam o programa: área da náutica de recreio e desporto (Clube Náutico), área de treino e acompanhamento médico (Ginásio), área de eventos e conferências e reuniões (Centro de Conferências), área de restauração (Restaurante), área de habitação (edifício de Residências).

A decisão de separar o programa tem como objetivo, para além de criar equipamentos/edifícios com funcionalidades específicas, gerar um espaço público no interstício deste edificado e o mar.

O equipamento mais próximo da água suporta o programa principal do Centro de mar, o clube náutico. Do outro lado da praça, com relativa proximidade ao mar encontra-se o restaurante. Estes dois equipamentos apresentam volumes menos densos, estruturalmente mais leves, com sistema de pilar e viga em madeira e estrutura porticada em aço, de modo a criar uma certa leveza e serenidade, por se encontrarem na primeira linha da água, dando maior relevância ao mar. O edificado situado na segunda linha da água é separada dos primeiros, pelo percurso que atravessa o centro de mar. Apresenta-se com volumes mais densos, estruturalmente mais pesados, com sistemas de pilar e viga em betão armado e com maior presença de alvenaria nas fachadas. Estes volumes pretendem equilibrar-se com os volumes do edificado da envolvente de arquitetura colonial com carácter institucional. A disposição do conjunto remete-nos para a leveza da água, com os primeiros volumes e para o peso da terra e da cidade, com os segundos.

CENTRO DE MAR	3107.50 m²
Edifício/Equipamento	Área Bruta Contruída
Clube Náutico	899.90 m ²
Restaurante	446.50 m ²
Centro de Conferências	402.50 m ²
Edifício das Residências	1102.50 m ²
Ginásio	256.10 m ²

Quadro 1 | Programa do Centro de Mar

De seguida procede-se à explicação de cada equipamento/edifício bem como o respetivo programa e áreas.

Clube Náutico

O equipamento do clube náutico compreende o programa relacionado com a náutica de recreio e desporto e ainda atividades marítimo-turísticas. O edifício divide-se em seis áreas distintas: a área dedicada ao hangar das embarcações de vela com os respetivos arrumos e primeiros socorros, o espaço destinado aos equipamentos de canoagem, o espaço destinado aos equipamentos de mergulho, os balneários com instalações sanitárias, duas salas de aula e de formação e as áreas de receção e administrativa.

Este equipamento desenvolve-se segundo dois eixos principais de circulação, perpendiculares entre si, e ainda a partir de quatro blocos (mais pronunciados), virados a sul, e por outros quatro blocos, orientados a norte, agregados dois a dois por espaços que servem tanto para arrumos como para ventilação. O eixo transversal define-se, não só como o acesso principal ao clube náutico, a sul, mas também como um eixo de circulação pública que atravessa o clube e o divide ao meio, separando a área do hangar das embarcações de vela, das restantes. É através deste que o público acede à área da receção, dos balneários, e do hangar. Nas extremidades do edifício, existem ainda mais dois acessos, paralelos ao eixo transversal, que se definem como mais privados, destinado apenas aos atletas, treinadores e staff, permitindo de um lado o acesso às salas de aula e formação, e do lado oposto o acesso ao hangar. O eixo longitudinal funciona como corredor de circulação adaptável. Este atravessa o clube a meio, possibilitando a circulação contínua entre as várias áreas (com exceção da área do mergulho e canoagem), ao mesmo tempo que as permite compartimentar, através do deslocamento de portas que se escondem no interior das paredes. Deste modo permite separar cada espaço, conferindo-lhe maior privacidade, mas também possibilita fechar o clube ao espaço público. Só assim é possível o total encerramento, uma vez que este apresenta uma permeabilidade de circulação pública do exterior para o interior e vice-versa. Este edifício pretende ser um espaço com

uma forte ligação à água, um lugar de atividade náuticas para todos e não uma barreira ao mar.

Os acessos a norte, processam-se junto ao mar e permitem, além da entrada ao clube pelo eixo transversal, o acesso à área da canoagem, de mergulho e do hangar. Esta última serve como entrada e saída das embarcações de vela, tendo a si adjacente uma ampla área para a preparação de embarcações e uma rampa de acesso à água.

A divisão deste edifício em quatro blocos a sul e quatro blocos a norte, maximiza o contacto dos espaços com a ventilação natural e possibilita a ventilação cruzada. A cobertura inclinada, também permitirá gerar fluxos de ar. Esta assenta sobre os blocos a norte e concebe, através da sua inclinação, uma segunda cobertura nos blocos a sul, criando, deste modo, uma câmara de ar entre as duas que permite a libertação do ar quente ascendente, ao mesmo tempo estabelece-se como cobertura aos eixos de circulação. A cobertura, pelo seu prolongamento, cria um alpendre com vista mar, a norte, e protege das radiações solares, a sul.

Os quatro volumes a sul encontram-se revestidos com uma dupla pele, formada no exterior por um ripado horizontal de madeira, que protege a fachada e os vãos das radiações solares.

CLUBE NÁUTICO		899.90 m ²		
Designação da área	Qts.	Área útil (m ²)	Área útil total (m ²)	Obs.
Receção e área administrativa	1		45.40	
Receção e secretaria		16.15		
Sala administrativa		16.15		
Gabinete de treinadores		6.80		
Arrumos		6.30		
Salas de aulas e formação	2	32.90 (x2)	65.80	Capacidade para 31 alunos em cada sala
Balneários	1		47.70	
I.S. masculino		8.80		
I.S. feminino		8.80		
I.S. mobilidade reduzida		3.80		
Balneários masculino		13.15		
Balneários feminino		13.15		
Mergulho	1		52.40	
Receção		14.40		
Balneários e cacifos		7.15		
Arrumo de equipamento		14.35		
Lavagem e secagem		16.50		
Canoagem	1		46.35	
Hangar de canoas		35.20		
Arrumo de equipamento		11.15		
Hangar de embarcações de vela	1		311.20	
Hangar Laser		191.50		
Hangar Optimist		52.15		
Depósito de mastros Laser		13.50		
Depósito de mastros optimist		13.50		
Sala de secagem Laser		14.50		
Sala de secagem optimist		10.50		
Arrumos e Ferramentaria		6.55		
Primeiros socorros		9.00		

Quadro 2 | Programa funcional do Clube Náutico

Restaurante

O equipamento do restaurante divide-se em quatro áreas distintas: área da sala do restaurante e respetivas instalações sanitárias, área da esplanada, área do snack-bar com instalações sanitárias (acessíveis ao público exterior) e área da cozinha com balneários para o staff. O edifício é formado por três volumes, com cotas diferentes, que se interseitam entre si, sendo a zona de interseção o espaço que distribui a circulação, pública e do staff separadas por corredores. Cada área está inserida em cada volume, com exceção da esplanada que é definida pelo prolongamento da cobertura do volume da sala do restaurante. Esta, além de definir a área de esplanada, possibilita a criação de vãos de maiores dimensões no volume da sala do restaurante. Através do recuo deste e do prolongamento da cobertura garante-se o sombreamento dos seus vãos. O volume do snack-bar, por se encontrar mais exposto às radiações solares de poente tem o sombreamento dos seus vãos garantido por ripados verticais de madeira. Estes podem ser recolhidos, para dentro das paredes, de modo a permitirem uma melhor visibilidade da baía nos períodos da manhã e do almoço. A pala que acompanha este volume permite retardar a utilização dos ripados e proteger da chuva.

A área da cozinha é definida pelo volume de maior cota e as suas fachadas são constituídas por uma dupla pele que permite proteger a parede interior da cozinha do excesso de calor provocado pela radiação solar de sul, enquanto o volume do snack-bar a protege das radiações solares de poente. Desta forma, evita-se que nos períodos de maior atividade da cozinha esta sofra com o calor da radiação solar. A fachada do restaurante, voltada para terra e composta pelo volume da cozinha e pela parede que acompanha e remata o volume da sala do restaurante, é protegida por uma pala inclinada que evita a exposição solar de sul e resguarda da chuva quem acessa ao edifício por esta entrada. É de referir que é possível aceder à sala do restaurante de três maneiras: pelo lado do mar, pelo lado voltado para a terra (de frente para o Centro de Conferências) e do snack-bar diretamente para o restaurante. Enquanto, ao snack-bar é possível aceder pelo lado dos jardins.

A disposição das áreas por estes volumes prendeu-se com a proximidade da sala e da esplanada do restaurante à praça. A localização do edifício em si possibilita o apoio tanto

aos restantes equipamentos do centro de mar, como ao público que passeia pelos jardins contíguos à igreja.

RESTAURANTE		446.50 m ²		
Designação da área	Qts.	Área útil (m ²)	Área útil total (m ²)	Obs.
Cozinha	1		126.40	
Cozinha		62 + 2.00	64.00	2m ² de área de circulação
Preparação legumes		3.30		
Preparação carne		3.50		
Preparação peixe		3.50		
Cookeção		16.50		
Confeção		10.70		
Distribuição		4.80		
Lavagem Panelas e Pratos		7.40		
Copa Snack-Bar		3.30		
Snack-bar		9.00		
Apoios			21.50	
Armazenamento diário coz.		6.50		
Armazenamento diário snack		2.00		
Arrumos		2.20		
Armazéns de refrigeração		6.10		
Frigolixo		4.70		
Staff			18.70	
I.S.		3.90		
Balneário feminino		7.40		
Balneário masculino		7.40		
Corredor de circulação			22.20	
Sala de Restaurante	1	109.85	133.60	Capacidade para 88 pessoas
I.S. masculino		8.91		
I.S. feminino		8.91		
I.S. mobilidade reduzida		4.40		
Arrumos		1.53		
Sala de snack bar	1	71.00	89.70	Capacidade para 44 pessoas
I.S. masculino		6.45		
I.S. feminino		8.45		
I.S. mobilidade reduzida		3.80		

Quadro 3 | Programa funcional do Restaurante

Centro de Conferências

Do ponto de vista conceptual, o Centro de Conferências caracteriza-se como o edifício que pretende interpretar, de uma maneira mais assumida e contemporânea, a linguagem arquitetónica dos edifícios coloniais com cariz cultural/institucional.

Este é definido, em planta, através de duas formas geométricas que se articulam entre si, um trapézio e um retângulo. Do volume, cuja base é um trapézio, surge a forma base do edifício do Centro de Conferências. Enquanto que o volume formado pela base retangular, extrapolando os limites definidos pelo anterior dá origem à área das salas de conferência (polivalentes). Esta articulação entre os dois, origina a duas novas formas, uma triangular e a outro trapézio de menor dimensão. Este último, define a entrada principal e acolhe a área de receção e o espaço lounge (com um pequeno bar de apoio) deste Centro de Conferências. A forma triangular, que surge no canto oposto, com proximidade à estrada, destina-se a área mais técnica deste edifício: arrumos e armazéns com espaço para carga e descarga.

O volume, cuja base é um retângulo, é composto no seu interior por outras duas formas retangulares: um retângulo, circundado por um corredor, acolhe no seu interior as várias salas polivalentes e flexíveis, enquanto o outro retângulo, de menores dimensões, define a área das instalações sanitárias.

O retângulo que acolhe as salas é dividido em cinco espaços retangulares, que definem as cinco salas deste Centro de Conferências. Estas estão desenhadas de modo a desempenhar funções mais ou menos específicas, podendo, no entanto, torna-se polivalentes pela flexibilidade e adaptabilidade destes espaços. As quatro salas, de menores dimensões e com áreas semelhantes, destinam-se essencialmente a espaços de reuniões, enquanto a maior, pode funcionar como um pequeno auditório.

Caso seja necessário um espaço maior, para outro tipo de evento, este pode ser conseguido através da união de duas das salas mais pequenas que possibilitam o deslocamento da parede que as divide (para o interior da parede que separa as outras duas salas contíguas). Já o auditório também pode tornar-se maior, com a união deste com o espaço descrito anteriormente, pela rotação das paredes que os separa. As duas últimas

salas que não permitem este tipo de agregação, podem ainda servir de apoio ao(s) espaço(s) criado(s) pela flexibilidade das salas (através de um vão que as interliga), nomeadamente, servindo de camarins em casos de espetáculos.

A pala que se desenvolve à volta do Centro de Conferências e garante o sombreamento, da incidência das radiações solares de sul, é também uma forma trapezoidal. Esta apresenta os seus lados paralelos desfasados dos lados paralelos do trapézio da base, possibilitando o paralelismo da pala deste edifício com a pala do edifício das residências. A articulação destas duas formas trapezoidais gera entre si um espaço, que cria uma forma triangular, e acolhe, no seu interior, um pequeno jardim, por onde se processam duas saídas de emergência. O jardim é delimitado por um ripado vertical de madeira. De frisar que os ripados e as lâminas verticais de madeira estão dispostos em várias zonas do edifício por forma a gerar sombra, protegendo os vãos das radiações solares de nascente e poente. Para além dos sombreamentos é ainda importante referir que os vãos envidraçados, que se encontram em lados opostos no lounge, permitem também controlar o calor excessivo, no interior do edifício, através da ventilação cruzada, pela abertura dos mesmos.

CENTRO DE CONFERÊNCIAS		402.50 m ²		
Designação da área	Qts.	Área útil (m ²)	Área útil total (m ²)	Obs.
Lounge	1		83.40	
Lounge		72.50		
Receção		5.20		
Bar (balcão)		2.40		
Copa de bar		3.30		
I.S	1		19.70	
I.S. masculino		7.80		
I.S. feminino		7.80		
I.S. mobilidade reduzida		4.10		
Salas de Conferência	5		102.00	Com possibilidade de se tornarem em salas flexíveis
Salas de reunião	2	11.40 (x2)	22.80	Salas flexíveis Através da adaptabilidade das salas flexíveis Através da adaptabilidade das salas flexíveis
Salas de reunião	2	12.00 (x2)	24.00	
Auditório	1	55.20	55.20	
Sala de reunião (grande)		24.30		
Auditório (grande)		80.00		
Armazéns	1	22.70		
Arrumos	1	4.40		

Quadro 4 | Programa funcional do Centro de Conferências

Residências

O edifício das residências é definido por três volumes: um horizontal e dois verticais. O volume horizontal acompanha longitudinalmente o piso térreo e delimita a área social. Os dois volumes verticais, cada um com dois pisos, desenvolvem-se simetricamente, emergindo do volume horizontal. Estes correspondem à área mais privada do edifício.

O volume horizontal, no piso térreo, é orientado paralelamente à praça e acede-se ao seu interior, quer pela parte orientada ao mar, através da praça, quer pelo lado voltado para a cidade, para quem chega de carro. Por este motivo, esta entrada define-se como o acesso principal do edifício e permite acessar diretamente à receção (com área administrativa) e ao seu lounge. A circulação faz-se simetricamente a partir deste e distribui-se para o acesso vertical aos quartos, ao bar e ao respetivo lounge, do lado nascente, enquanto pelo lado oposto, acede-se a sala de jogos e ao acesso vertical aos quartos do lado poente. O piso térreo é ainda constituído por arrumos/armazém das residências, instalações sanitárias e copa do bar.

Nos dois volumes verticais situam-se os quartos sempre orientados ao mar, de modo a privilegiar as vistas e a privacidade. Cada volume tem cinco quartos por piso, cada quarto com instalações sanitárias privadas, tem capacidade para duas pessoas, comportando a residência, na totalidade, quarenta pessoas. Ainda relativamente à privacidade, esta estrutura-se, em cada piso, da seguinte maneira: a área mais privada dos quartos é separada por um corredor da área semiprivada que compreende a lavandaria de apoio e cozinha/copa. Por piso existe ainda uma área técnica (copa de piso), ao lado dos acessos verticais.

Os corredores são abertos de ambos os lados para permitirem a ventilação cruzada, de modo a facilitar o arrefecimento de cada piso, e são protegidos das radiações solares de poente por um ripado vertical, que serve de sombreamento ao mesmo tempo que define o limite do corredor. Enquanto do outro lado estão delimitados por guardas e o sistema de sombreamento processa-se através do recuo do corredor face a fachada, bem como o recuo de cada piso face ao piso superior, protegendo da incidência das radiações solares de nascente e sul.

Os quartos são protegidos das radiações solares de nascente e poente, através do sombreamento proporcionado pelos ripados verticais de madeira, e o espaço da cozinha tem o sombreamento garantido por lâminas verticais, também de madeira.

O sistema de sombreamento do piso térreo é feito através do prolongamento da pala que o circunda, protegendo das incidências solares de sul, ao mesmo tempo resguardando-o da chuva, enquanto que para proteger das radiações solares de poente evita-se a colocação de vãos na fachada virada à baía.

RESIDÊNCIAS		1102.50 m ²		
Designação da área	Qts.	Área útil (m ²)	Área útil total (m ²)	Obs.
Piso Térreo – área social	1		366.60	
Lounge receção		45.50		
Receção		7.20		
Sala administração		24.50		
I.S. staff		2.90		
I.S. masculino		10.20		
I.S. feminino		8.40		
I.S. mobilidade reduzida		3.00		
Bar		11.70		
Copa bar		10.20		
Arrumos bar		13.50		
Lounge Bar		58.00		
Sala de jogos		58.00		
Arrumos/armazém residência		35.50		
Acessos verticais	2	20.00 (x2)	40.00	
Corredor de circulação		38.00		

Quadro 5 | Programa funcional das Residências (Piso Térreo)

RESIDÊNCIAS		1102.50 m ²		
Designação da área	Qts.	Área útil (m ²)	Área útil total (m ²)	Obs.
Piso 1 – área habitacional	2	128.95	257.90	Capacidade para 10 pessoas/piso
Quarto	4	12.90 (x4) 51.60	51.60 (x2) 103.2	Capacidade para 2 pessoas/quarto
quarto		8.40		
I.S.		1.40		
Duche		1.30		
Hall		1.80		
Quarto mobilidade reduzida		12.90 (x2)	12.90 (x2) 25.80	Capacidade para 1-2 pessoas/quarto
quarto		7.20		
I.S. mobilidade reduzida		3.65		
Hall		2.05		
Cozinha/copa apoio		9.80 (x2)	19.60	
Lavandaria de apoio		5.00 (x2)	10.00	
Copa de Piso		4.65 (x2)	9.30	
Acessos verticais		20.00 (x2)	40.00	
Corredor de circulação		25.00 (x2)	50.00	
Piso 2 – área habitacional	2	128.95	257.90	Capacidade para 10 pessoas/piso
Quarto	5	12.90 (x5) 64.50	64.50 (x2) 129.00	Capacidade para 2 pessoas/quarto
quarto		8.40		
I.S.		1.40		
Duche		1.30		
Hall		1.80		
Cozinha/copa apoio		9.80 (x2)	19.60	
Lavandaria de apoio		5.00 (x2)	10.00	
Copa de Piso		4.65 (x2)	9.30	
Acessos verticais		20.00 (x2)	40.00	
Corredor de circulação		25.00 (x2)	50.00	

Quadro 6 | Programa funcional das Residências (Piso 1 e 2)

Ginásio

O equipamento do ginásio define-se apenas por um volume, mais simples, mas que acompanha a linguagem dos restantes edifícios. Este destina-se a acolher duas áreas distintas: a área de treino e a área de acompanhamento médico. A área de treino abrange a receção, arrumos, o ginásio em si e os balneários com instalações sanitárias. Enquanto que a área de acompanhamento médico estrutura-se por uma sala de fisioterapia e massagem e um gabinete médico.

Pelo facto deste edifício se encontrar mais exposto a nascente e a poente, os sombreamentos dos vãos são feitos através de ripados verticais de madeira.

Ginásio		256.10 m ²		
Designação da área	Qts.	Área útil (m ²)	Área útil total (m ²)	Obs.
Ginásio	1		192.65	
Hall da receção	1	31.50		
Receção	1	9.20		
Sala administração	1	9.90		
I.S. masculino	1	8.80		
I.S. feminino	1	8.80		
Balneários masculino	1	9.80		
Balneários feminino	1	9.80		
Ginásio (área de treino)	1	63.50		
Arrumo ginásio (material de ginásio)	1	11.00		
Arrumo ginásio (limpeza)	1	5.90		
Arrumos	1	2.65		
Gabinete médico	1	8.80		
Sala de fisioterapia e massagem	1	13.00		

Quadro 7 | Programa funcional do Ginásio

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Nesta dissertação percebeu-se a importância das frentes de água nas cidades com orla costeira, mais concretamente, na requalificação das frentes de água portuárias. Compreendeu-se que as estratégias delineadas para estes locais, que outrora estavam isolados, permitiram a sua integração no tecido e vida urbana da cidade. Com esta investigação foi possível observar o papel importante que as arquiteturas ligadas às atividades marítimas desempenham para o desenvolvimento económico e social destes lugares e da cidade.

Um dos pilares estruturantes deste trabalho foi a análise da frente portuária da cidade de São Tomé e a forma como esta se relaciona com o restante tecido urbano. Esta análise permitiu constatar a existência de três problemas: a degradação e precariedade das infraestruturas que se encontram na zona portuária, a descontinuidade e fragmentação urbana e a inexistência de equipamentos de apoio para uso público de um espaço privilegiado sobre a água, bem como equipamentos que promovam atividades ligadas à náutica de recreio e desporto, numa baía com características inatas para a sua prática.

Para dar resposta aos problemas identificados foi proposta uma estratégia de revitalização e regeneração da frente de água que possibilite uma nova relação entre a cidade e o mar. Desta forma, como ponto chave dessa revitalização, nasce o Centro de Mar como um projeto que cria infraestruturas e equipamentos de apoio ao marítimo e à náutica. Esta estratégia estrutura-se então através do redesenho urbano, com novos acessos pedonais e espaços públicos (na frente de água portuária) que, aliado à edificação de um Centro de Mar, permita uma vivência ativa e contínua, pautada por um contacto social dinâmico de interação com a água. Deste modo, consagrando o local como um espaço marítimo, de atividades desportivas de recreio e lazer, é possível fomentar várias atividades económicas, sociais e culturais, que daí podem advir, nomeadamente o turismo náutico.

Mais que propor um equipamento singular na cidade, concebe-se um edificado que desempenha um papel determinante no território, atribuindo-lhe uma nova vida enquanto

lugar de identidade e cultura marítima, no qual o Centro de Mar se pode estabelecer como um marco urbano.

A partir de uma série de gestos urbanos e arquitetónicos e com a relação entre o edificado e o espaço público proposto, foi possível “coser” esta frente de água com a malha urbana da cidade.

BIBLIOGRAFIA

- AGUIAR J., CABRITA, A. R., APPLETON, J. (1998). *Guião de Apoio à Reabilitação de Edifício Habitacionais*. Lisboa: Sector de Edições.
- ANDRADE, A. (2014). *Centro de Alto Rendimento de Remo do Pocinho / Álvaro Fernandes Andrade*. Archdaily. [Consult. 11/08/2018]. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/248200/centro-de-alto-rendimento-de-remo-do-pocinho-slash-alvaro-fernandes-andrade>
- ANDRADE, R. R., PAPE, D. (2013). *As Roças de São Tomé e Príncipe*. Lisboa: Edições tinta da China.
- ANTÓNIO, J. (2017). Redesenhar o tecido urbano do bairro do Riboque na cidade de São Tomé. Projeto Final de Mestrado para obtenção de Grau Mestre em Arquitetura. Lisboa: FAUL - Faculdade de Arquitetura da Universidade de Lisboa.
- COSTA, J. (2014). *A Arquitetura da água e a convergência com sistemas naturais: o projeto do edificado em estruturas flutuantes*. in: *Arquitetura do Mar, da Terra, e do Ar - Vol. III: Arquitetura e Urbanismo na Geografia e na Cultura*. Lisboa: Academia de Escolas de Arquitetura e Urbanismo de Língua Portuguesa.
- COELHO, C. D., COSTA, J. P. (2006). *A renovação urbana de frentes de água. Infraestrutura, espaço público e estratégia de cidade como dimensões urbanísticas de um território pós-industrial*. in: *Revista ARTiTEXTOS 02*. pp. 37-58. Lisboa: CEFA (Centro Editorial da Faculdade de Arquitectura) + CIAUD (Centro de Investigação em Arquitectura, Urbanismo e Design).

- CMVC (2019). *Equipamentos Náuticos*. Câmara Municipal de Viana do Castelo. [Consult. 21/09/2018]. Disponível em: <http://www.cm-viana-castelo.pt/pt/equipamentos-nauticos>
- CULLEN, G. (2002). *Paisagem Urbana*. Lisboa: Edições 70.
- ESTEVENS, A. (2009). *A Reabilitação de Frentes de Água como Modelo de Valorização*. Lisboa: Centro de Estudos Geográficos da Faculdade de Letras, Universidade de Lisboa
- FERNANDES, A. S., SÁ, M. F., PÓVOAS, R. F. (2012). *Bridging the urban divide between the informal and the planned city. - The African microstate of São Tomé and Príncipe as case-study*. in: EURAU12 Porto – Espaço Público e Cidade Contemporânea: Actas do 6º European Symposium on Research in Architecture and Urban Design. Porto: FAUP - Faculdade de Arquitetura da Universidade do Porto.
- FERNANDES, J. (2015). *Luso Africana – Arquitetura e Urbanismo na África Portuguesa*. Casal de Cambra: Caleidoscópio.
- FERREIRA, N. (2015). *Projectar com luz, cor e matéria em espaços de ensino escola técnica em São Tomé e Príncipe*. Projeto Final de Mestrado para obtenção de Grau Mestre em Arquitetura. Lisboa: FAUL - Faculdade de Arquitetura da Universidade de Lisboa.
- FERREIRA, V. M. (COORD.) (1997). *Lisboa, a Metrópole e o Rio: Centralidade e Requalificação da Frentes de Água*. Lisboa: Editorial Bizâncio.
- FREITAS, J. (2010). *Turismo Náutico: agentes dinamizadores do estuário do Tejo – Contributos para uma estratégia de desenvolvimento turístico*. Mestrado para obtenção de Grau Mestre em Turismo. Estoril: Escola Superior de Hotelaria e Turismo do Estoril.

- GAMITO, T. M. (2009). *Desenvolvimento da Economia do Mar: Turismo Marítimo*. in: Revista Nação e Defesa, 4ª Série, Nº 122 (Primavera 2009), pp. 43-60. Lisboa: IDN - Instituto da Defesa Nacional
- GOMES, M. (2013). *Construir em São Tomé*. Dissertação de Mestrado. Porto: FAUP - Faculdade de Arquitetura da Universidade do Porto.
- GUEDES, M. C. (COORD.) (2015). *Arquitectura sustentável em São Tomé e Príncipe: Manual de Boas Práticas*. Lisboa: IST Press - Instituto Superior Técnico.
- GUIMARÃES, J. F. (2007). *Cidade Portuária: O Porto e as suas Constantes Mutações*. Lisboa: Parque EXPO'98.
- LOURENÇO, T. (2011). *Construir no Construído: redescobrir a frente de água como estrutura de espaço público da cidade*. Projeto para a obtenção do grau de Mestre em Arquitetura. Lisboa: FAUL - Faculdade de Arquitetura da Universidade de Lisboa.
- LYNCH, K. (2017). *A Imagem da Cidade*. Lisboa: Edições 70.
- MENDES, M.C. (2005). *Enquadramento dos processos de reconversão dos portos e das frentes de água*. in: *Arquitetura, Paisagem e Água: visões e intervenções através do desenho*, No4, pp. 10-19. Lisboa: Cadernos da Faculdade de Arquitetura da Universidade Técnica de Lisboa.
- MENDONÇA, H. J. M. (1906) *A “Roça Boa Entrada”*. Lisboa: Typographia “A Editora”.

- MORAIS, J., MALHEIRO, J. (2013). *São Tomé e Príncipe – As Cidades Património Arquitetónico / The Cities Architectural Heritage*. Casal de Cambra: Caleidoscópio.
- MORAIS, J. (2015). *Arquitetura Moderna Tropical - Uma Lição sobre a sua construção na África Lusófona*. Casal de Cambra: Caleidoscópio.
- PAPE, D (2016). *As Roças de São Tomé e Príncipe – um património da Lusofonia*. in: Estudo Prévio, C03, EP9. Lisboa: Centro de Estudos de Arquitetura, Cidade e Território da Universidade Autónoma de Lisboa (CEACT/UAL)
- PORTAS, N. (COORD.) (1998). *Água: Cidades e Frentes de Água / Cities and Waterfronts*. Porto: FAUP publicações.
- PORTELA, C. (2004). *Museo del Mar*. in: *Arquitectura Ibérica*, No4. *Museus / Museos*, pp. 28-45. Casal de Cambra: Caleidoscópio.
- P3LP, FONSECA, M. (2017). *O sector da água em São Tomé e Príncipe*. in: p3lp, *Pontes e Parcerias nos Países de Língua Portuguesa*.
- P3LP (2017). *São Tomé e Príncipe Cluster da água*. in: p3lp, *Pontes e Parcerias nos Países de Língua Portuguesa*.
- RIBEIRO, C. (2016). *Náutica de Recreio e Desenvolvimento Local: o Caso da Baía do Seixal*. Mestrado para obtenção de Grau Mestre em Turismo e Comunicação. Estoril: Escola Superior de Hotelaria e Turismo do Estoril.
- SaeR (2008). *Elaboração do Plano de Criação de um Centro de Mar*. in: Relatório Final | junho 2008.

TÁVORA, F. (2015). *Da Organização do Espaço*. Porto: FAUP publicações.

ULI (2004). *Remaking the Urban Waterfront*. Washington, D.C.: ULI- the Urban Land Institute.

VEIGA, A. (2009). *Administração da empresa Terminal Link aprovou projecto final para construção do maior e mais moderno porto em águas profundas da África Ocidental*. Jornal Téla Nón. [Consult. 18/10/2017]. Disponível em: <https://www.telanon.info/sociedade/2009/04/24/1218/administracao-da-empresa-terminal-link-aprovou-projecto-final-para-construcao-do-maior-e-mais-moderno-porto-em-aguas-profundas-da-africa-ocidental/>

VEIGA, A. (2009). *Trabalhos preliminares para construção do porto em águas profundas demoliram o memorial do massacre de 1953 erguido na praia de Fernão Dias*. Jornal Téla Nón. [Consult. 18/10/2017]. Disponível em: <https://www.telanon.info/sociedade/2009/09/02/1827/trabalhos-preliminares-para-construcao-do-porto-em-aguas-profundas-demoliram-o-memorial-do-massacre-de-1953-erguido-na-praia-de-fernao-dias/>

VEIGA, A. (2017). *Baía de Ana Chaves cemitério de navios engoliu Catamaran de Economia Azul*. Jornal Téla Nón. [Consult. 04/06/2017]. Disponível em: <https://www.telanon.info/politica/2017/02/20/23819/baia-de-ana-chaves-cemiterio-de-navios-engoliu-catamaran-de-economia-azul/>

ANEXOS

Anexo I.

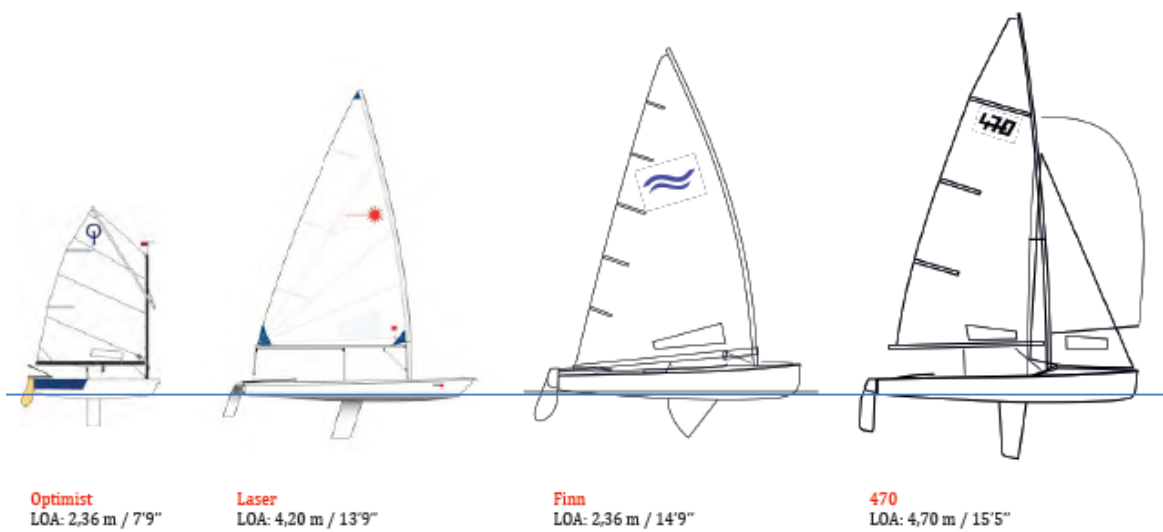
Anexo II. PROCESSO DE TRABALHO

Anexo III. MAQUETES DE PROJECTO

Anexo IV. PAINÉIS SÍNTESE

Anexo I.

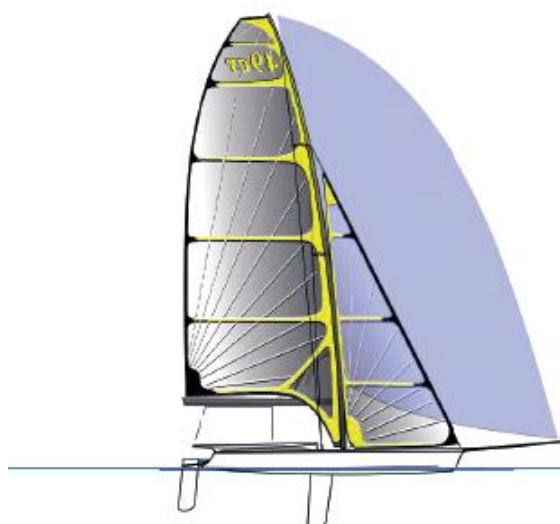
DINGHY



KEELBOAT



Embarcações de vela
Fonte: Rui Barata



49er
LOA: 4,876 m / 16'



49er FX
LOA: 4,876 m / 16'

MULTIHULL

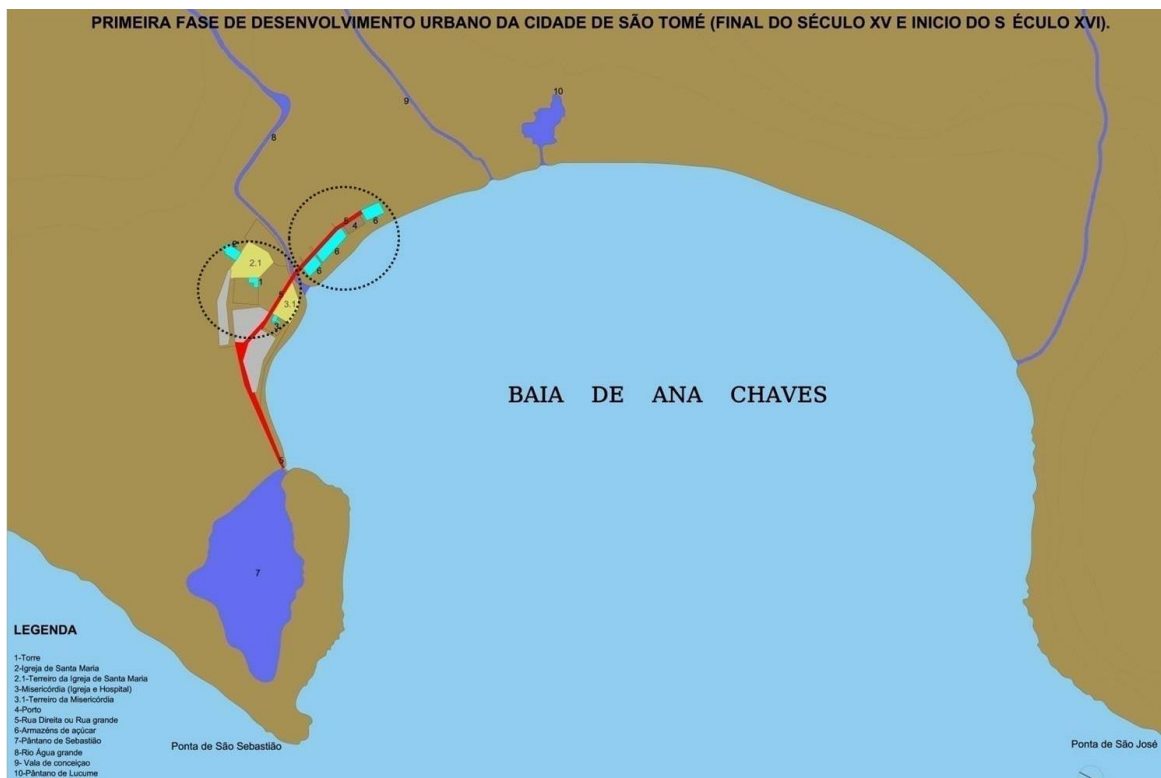
SAILBOARD



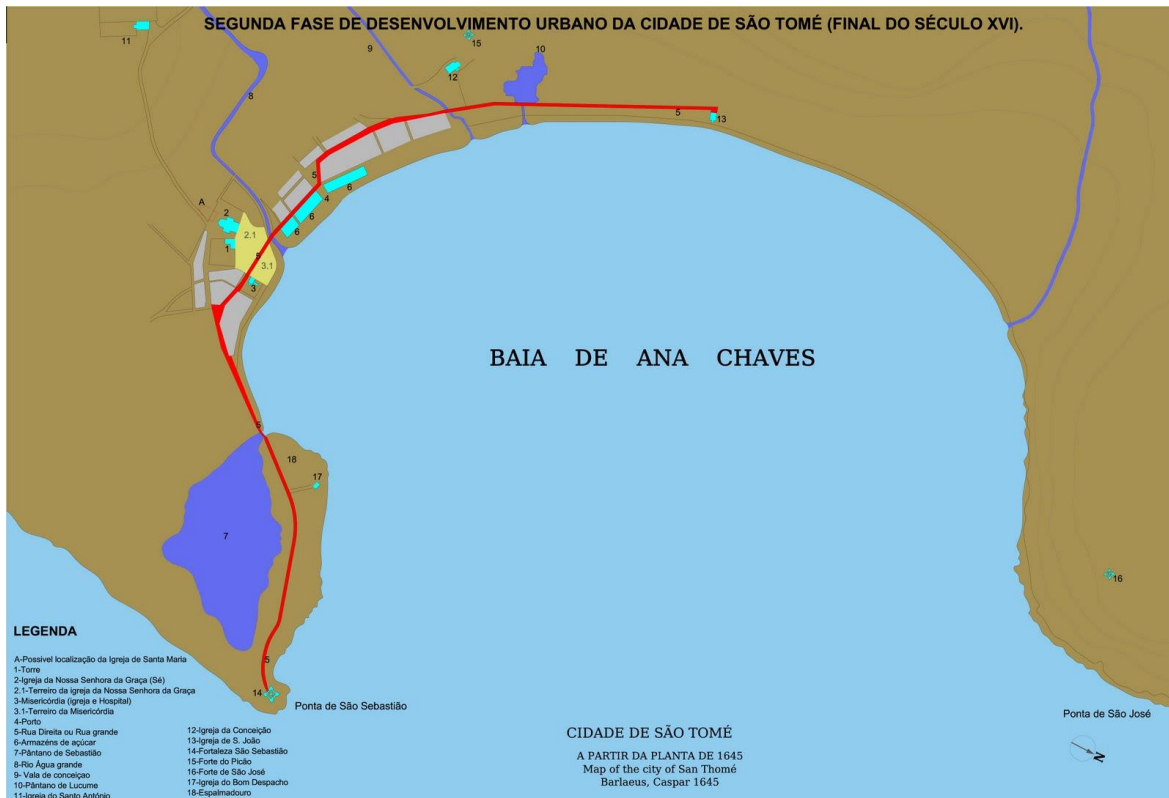
Nacra 17
LOA: 5,25 m / 17'2"



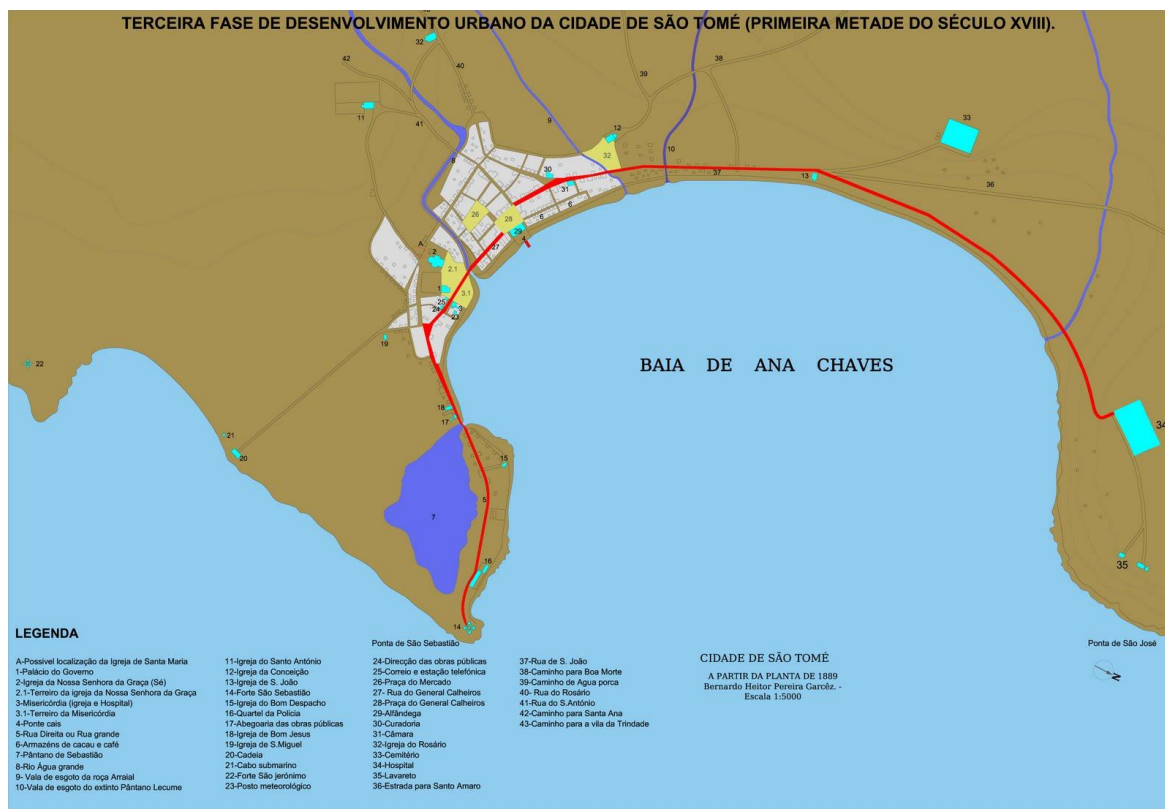
RS:X
LOA: 2,86 m / 9'5"



Esquema representativo da primeira fase da evolução urbana da cidade de São Tomé, finais do sec. XV
 Fonte: http://atlas.saotomeprincipe.eu/5_atlasstp_regional.htm



Esquema representativo da segunda fase da evolução urbana da cidade de São Tomé, finais do sec. XVI
 Fonte: http://atlas.saotomeprincipe.eu/5_atlasstp_regional.htm



Esquema representativo da terceira fase da evolução urbana da cidade de São Tomé, primeira metade do sec. XVIII

Fonte: http://atlas.saotomeprincipe.eu/5_atlasstp_regional.htm



Esquema representativo da quarta fase da evolução urbana da cidade de São Tomé, início sec. XX

Fonte: http://atlas.saotomeprincipe.eu/5_atlasstp_regional.htm



Plano de urbanização para a cidade de São Tomé, com o local dos novos armazéns, Porto, Alfândega e Capitania, séc. XX.

Fonte: MORAIS, J., MALHEIRO, J. (2013). São Tomé e Príncipe – As Cidades Património Arquitetónico / The Cities Architectural Heritage. Casal de Cambra: Caleidoscópio.



S. Thomé.

Um trecho da ponte da Alfândega

Ponte cais de exportação da alfândega

Fonte: <http://stparquitecturarte.blogspot.com/2009/11/quarta-fase-de-desenvolvimento-urbano.html>



Antiga ponte cais de exportação da alfândega

Fonte: <http://stparquitecturarte.blogspot.com/2009/11/quarta-fase-de-desenvolvimento-urbano.html>



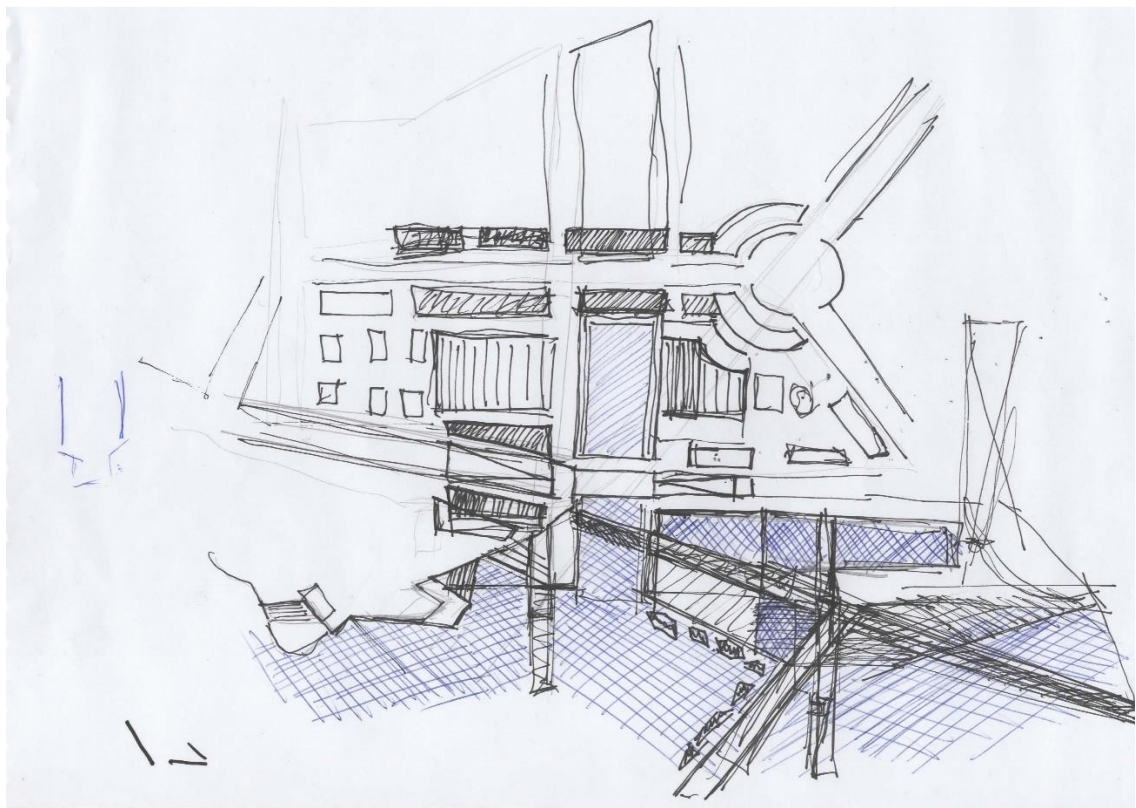
Igreja de São Pedro

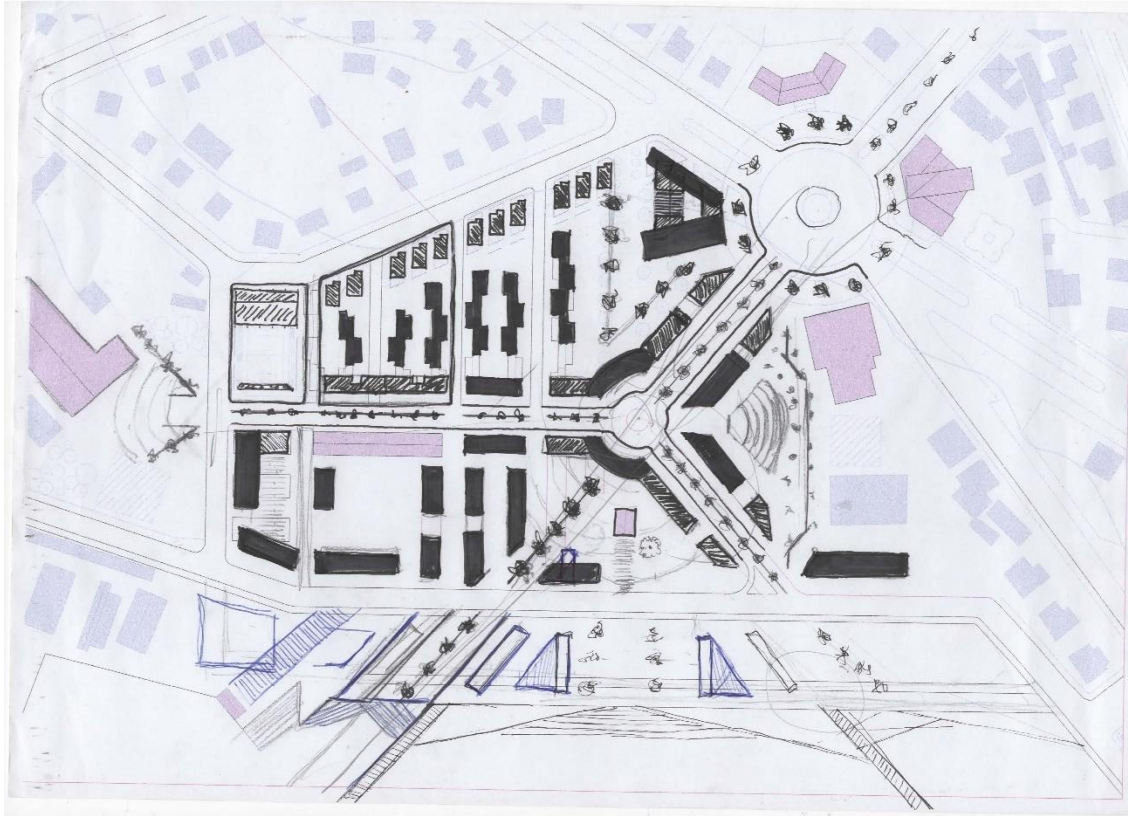
Fonte: <http://stparquitecturarte.blogspot.com/2009/11/quarta-fase-de-desenvolvimento-urbano.html>

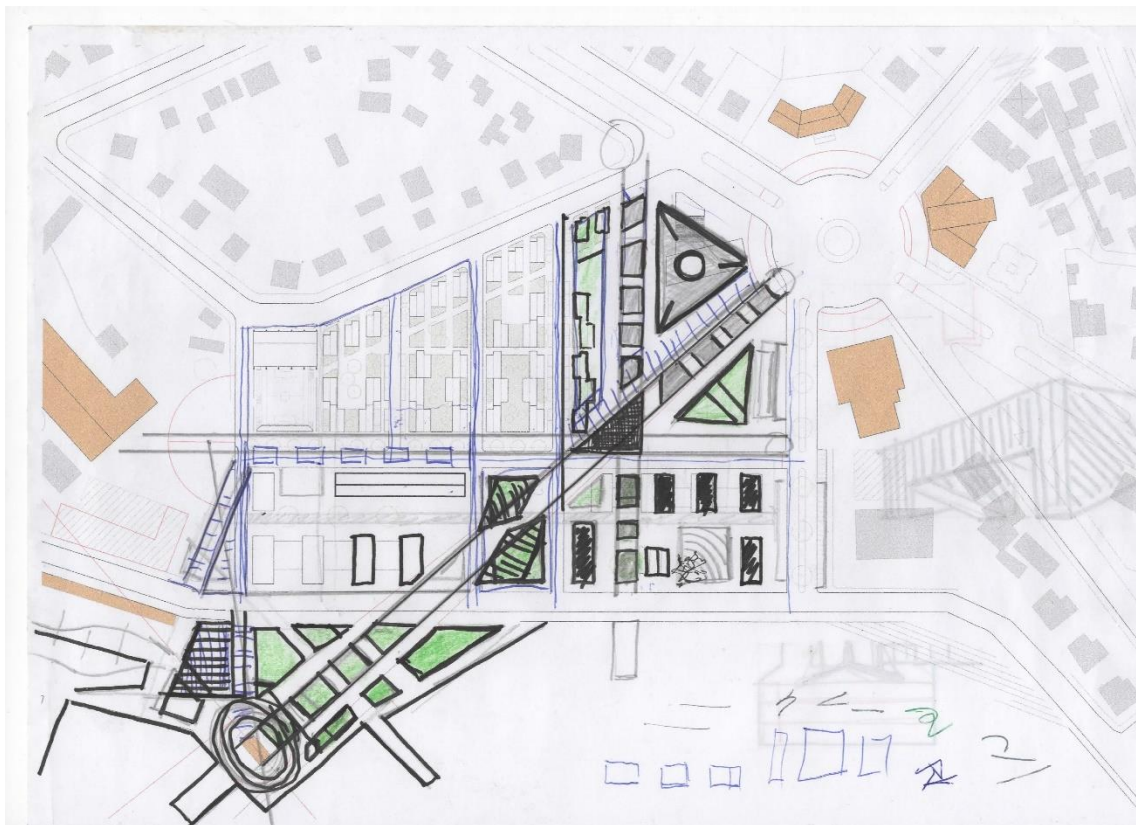
Anexo II. PROCESSO DE TRABALHO

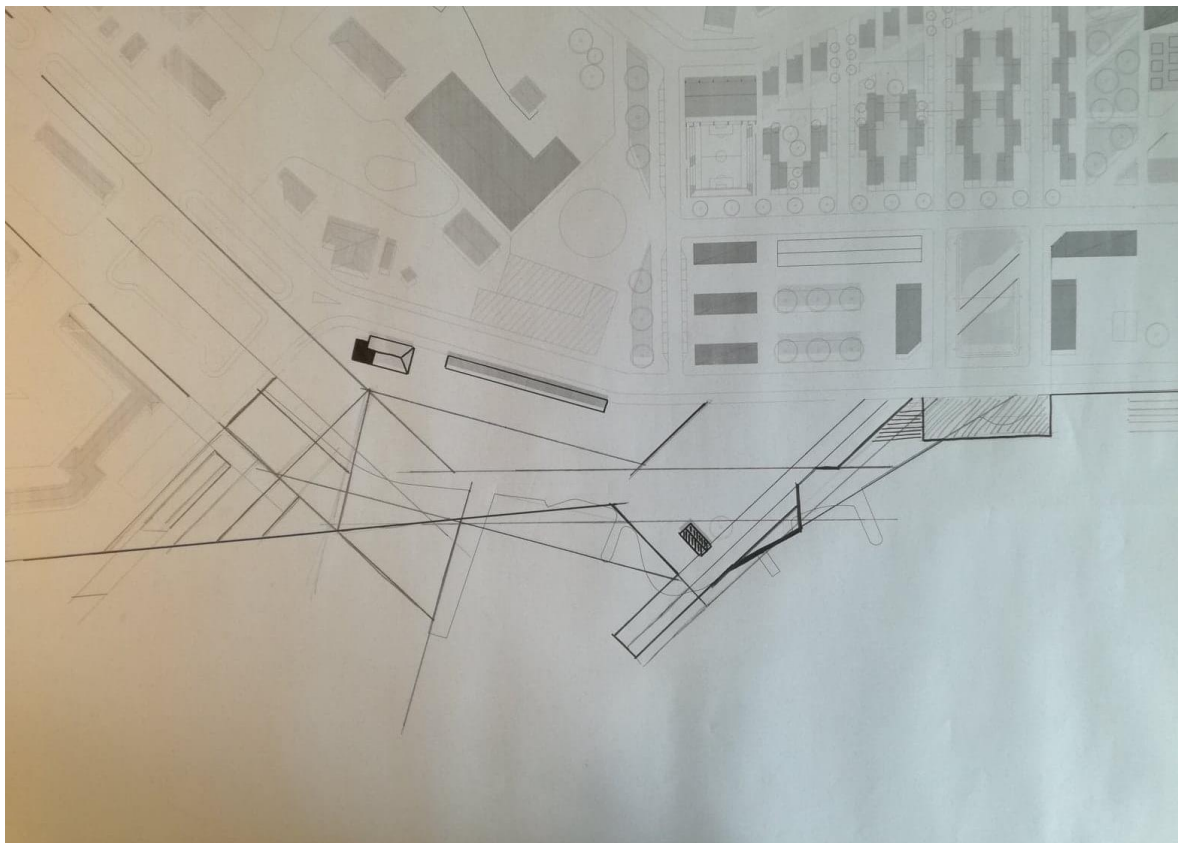
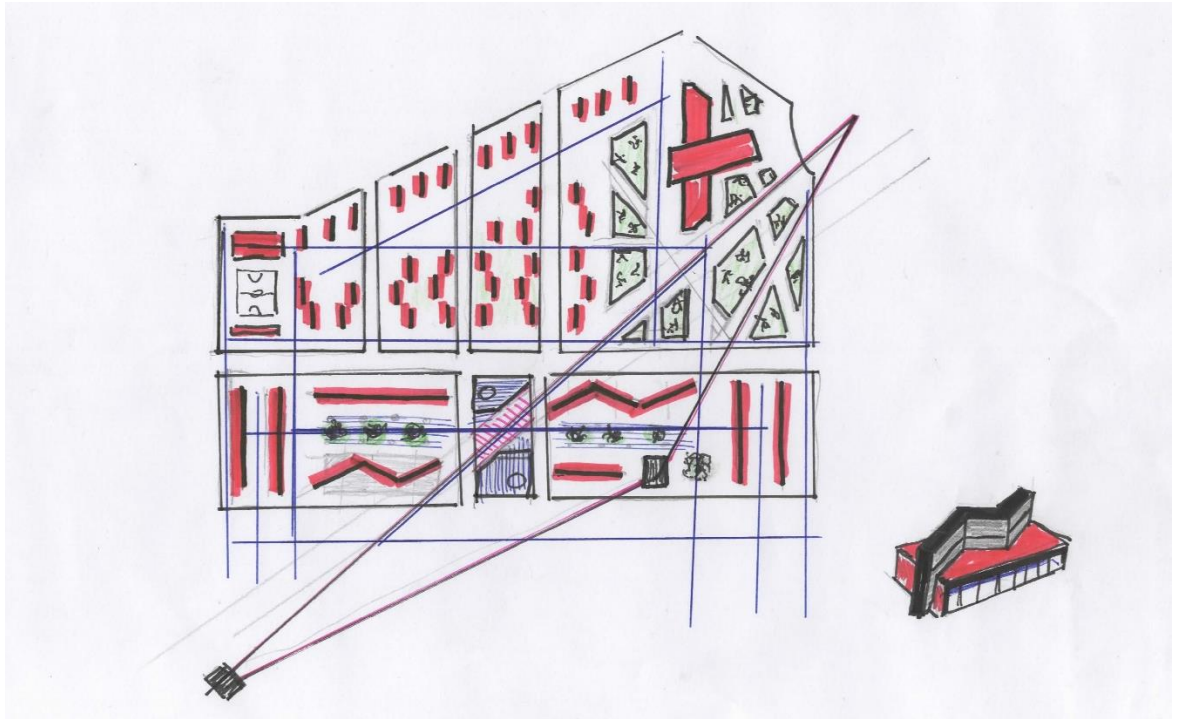


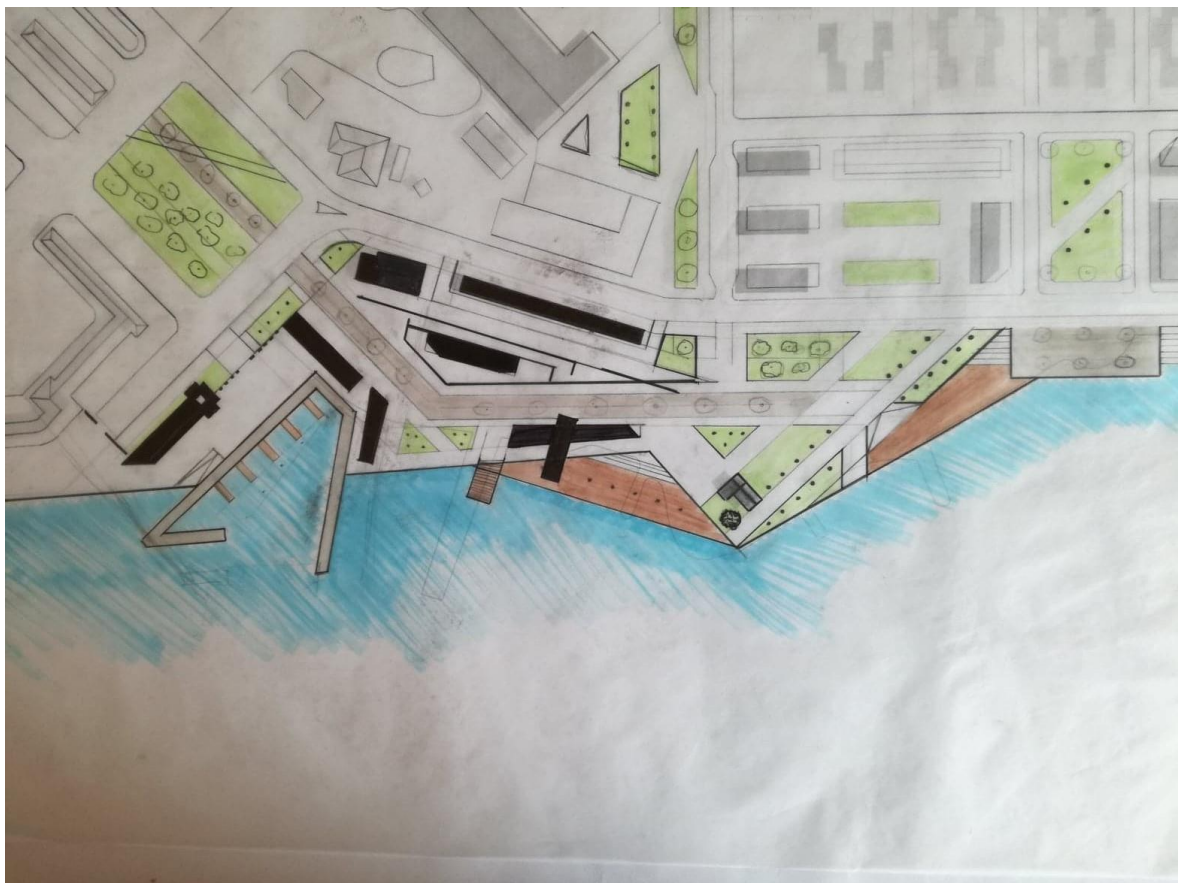
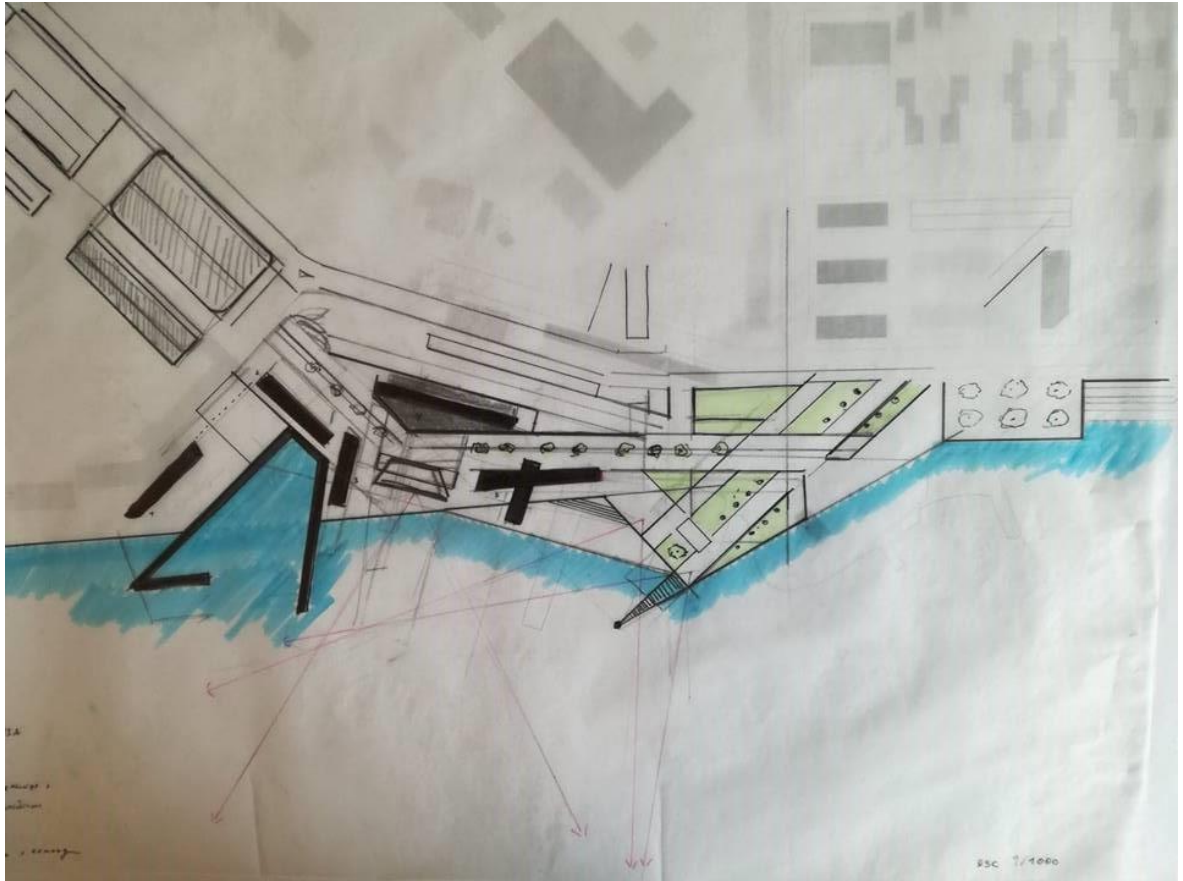


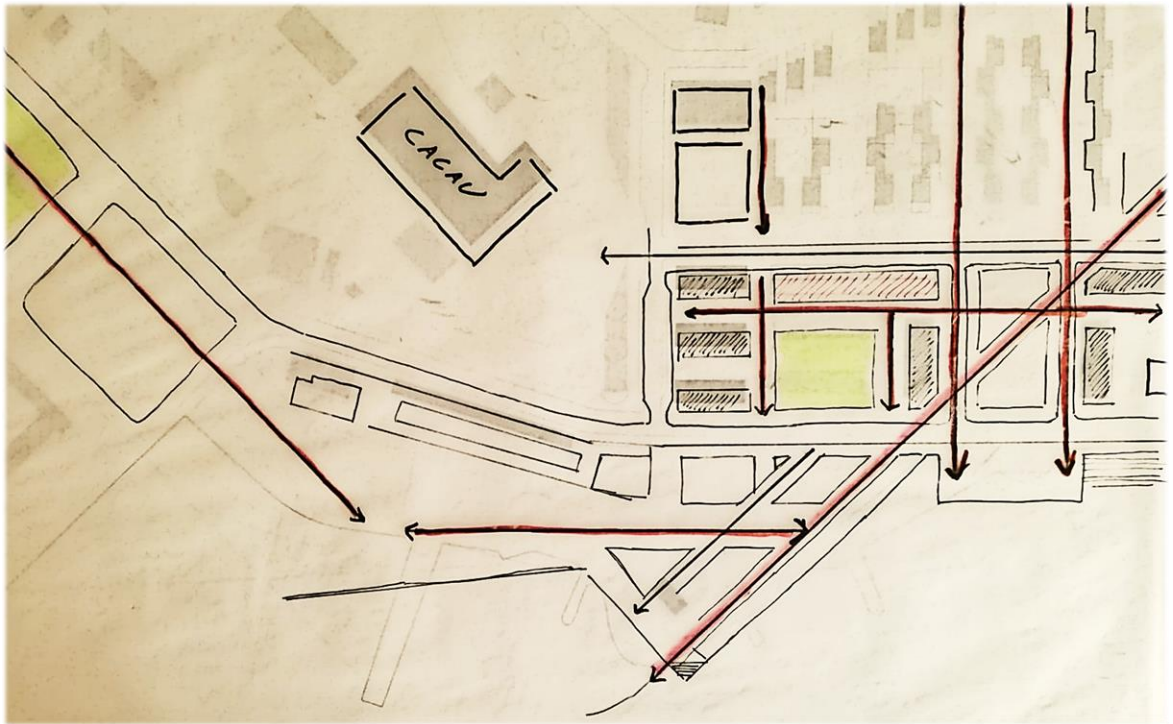






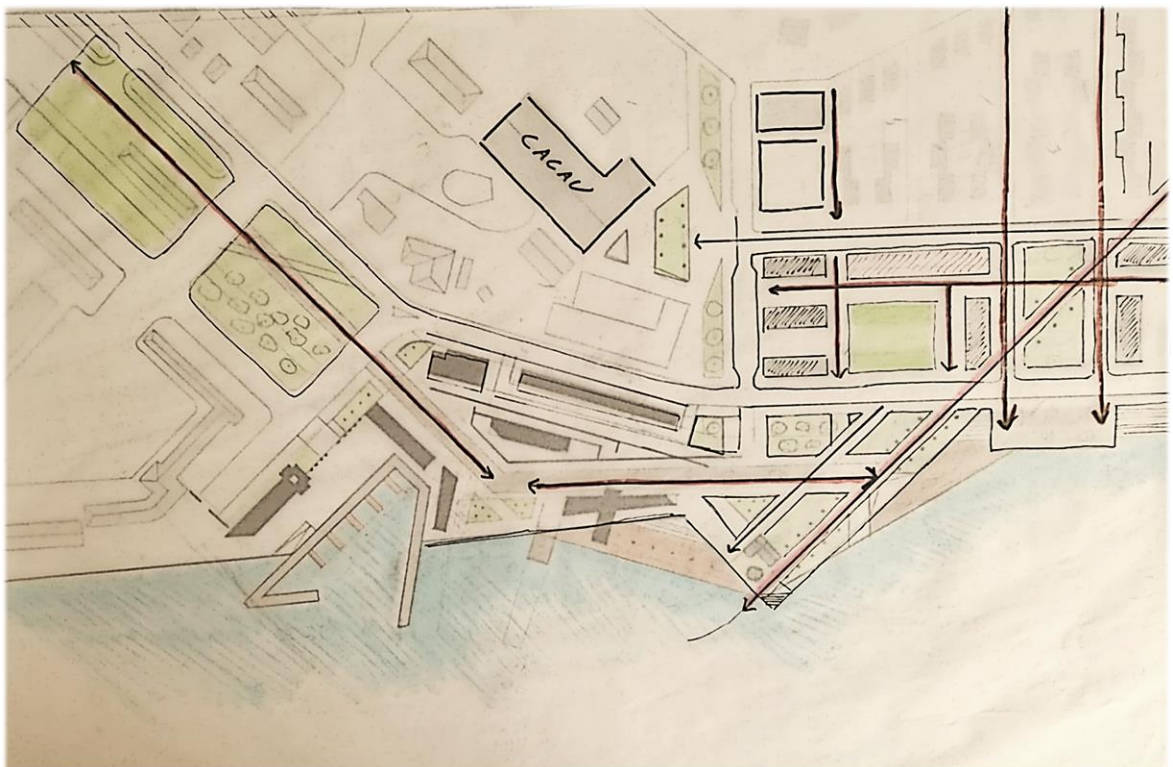






Estratégia urbana - percursos pedonais

Fonte: Do autor



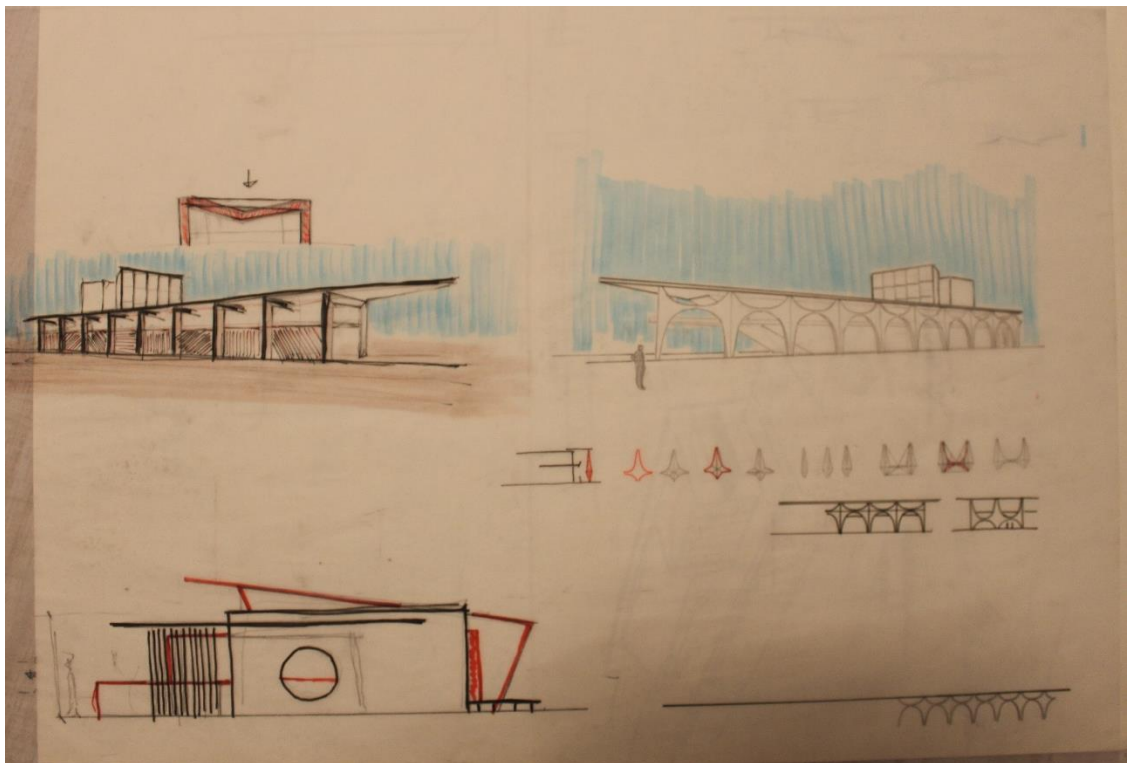
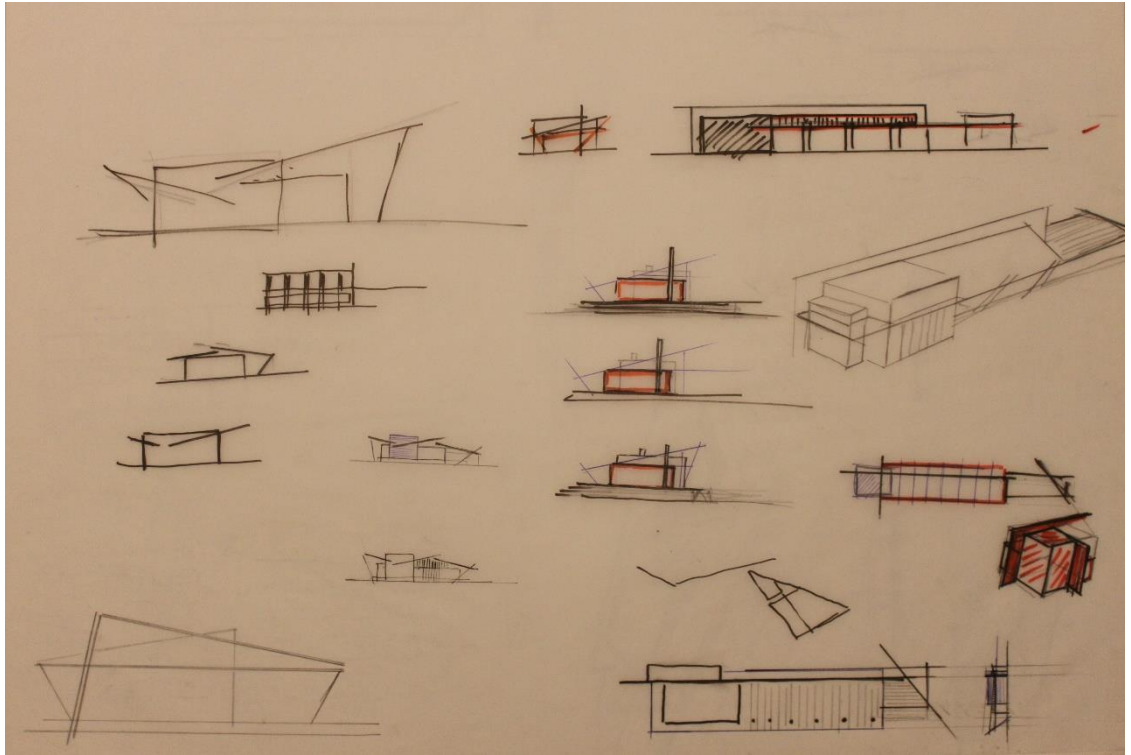
Estratégia urbana - percursos pedonais e espaços verdes

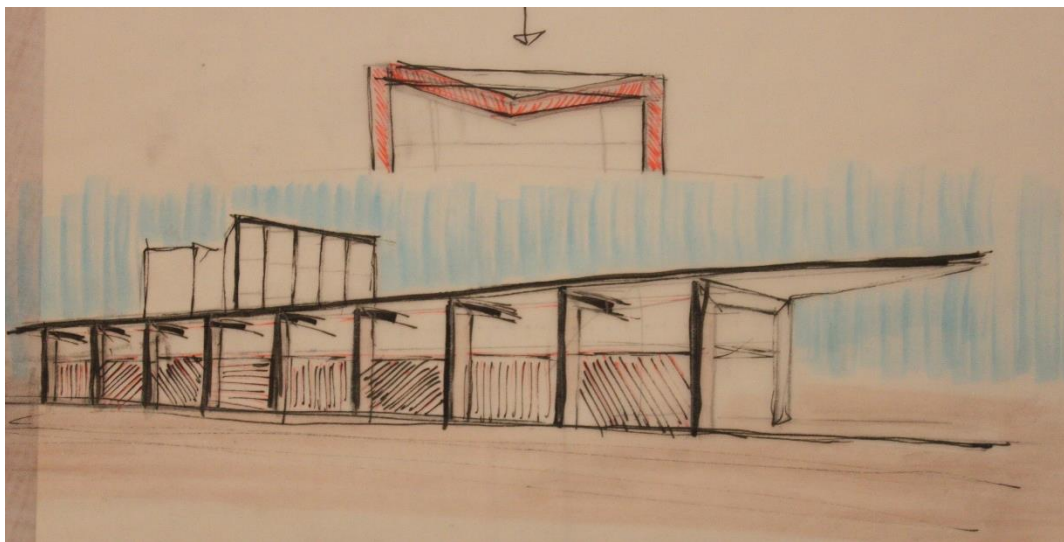
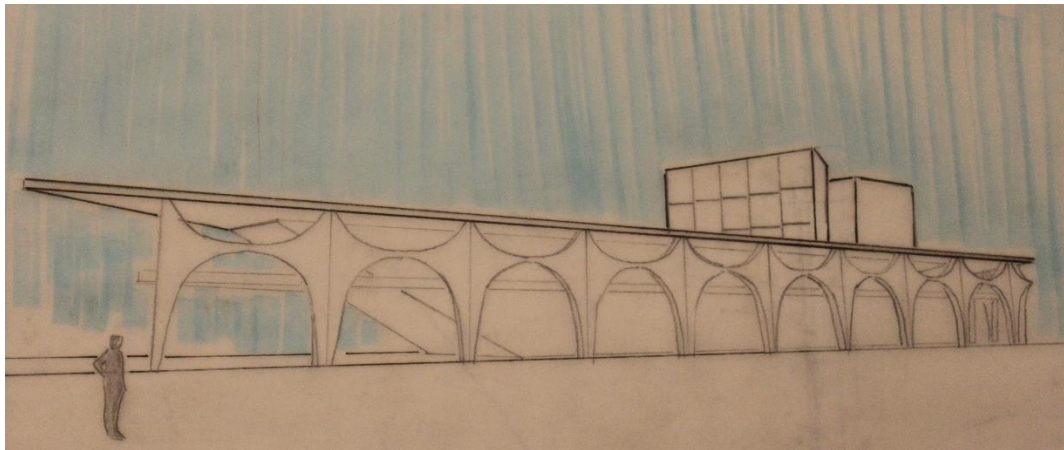
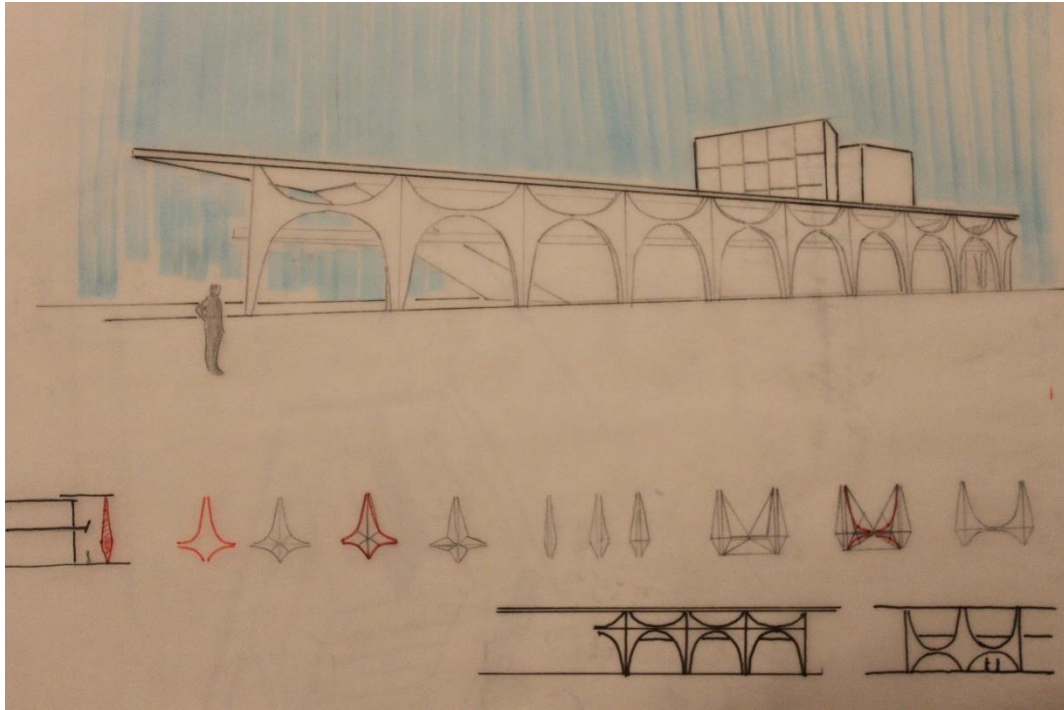
Fonte: Do autor

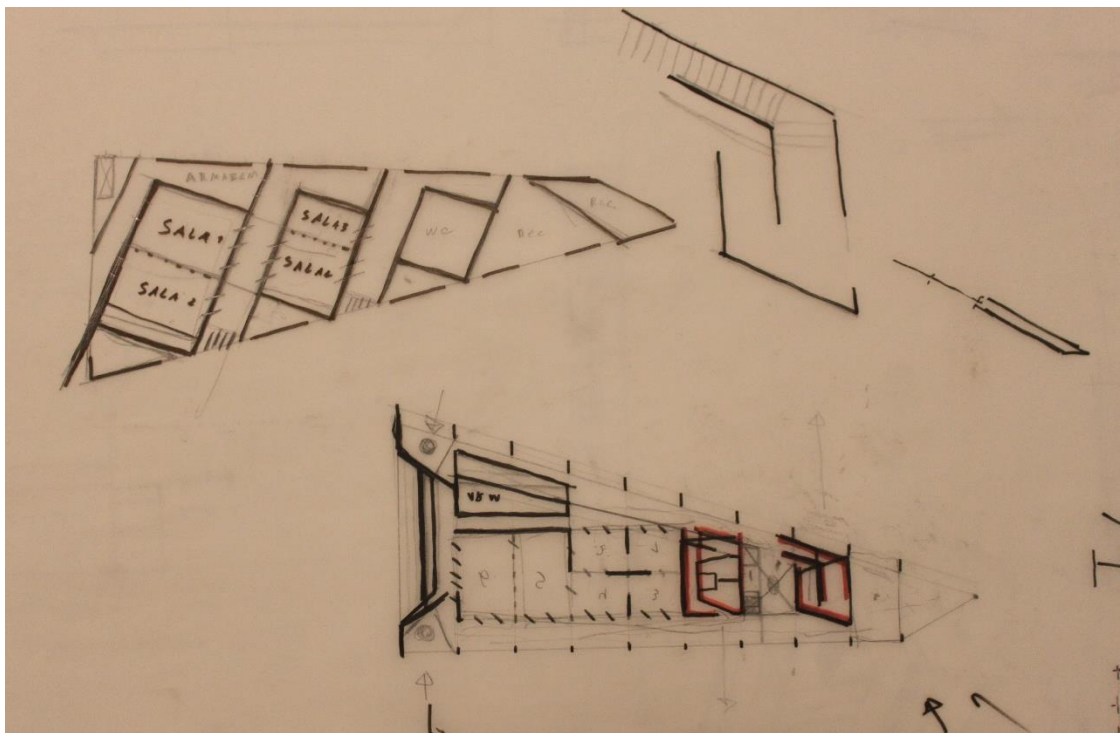
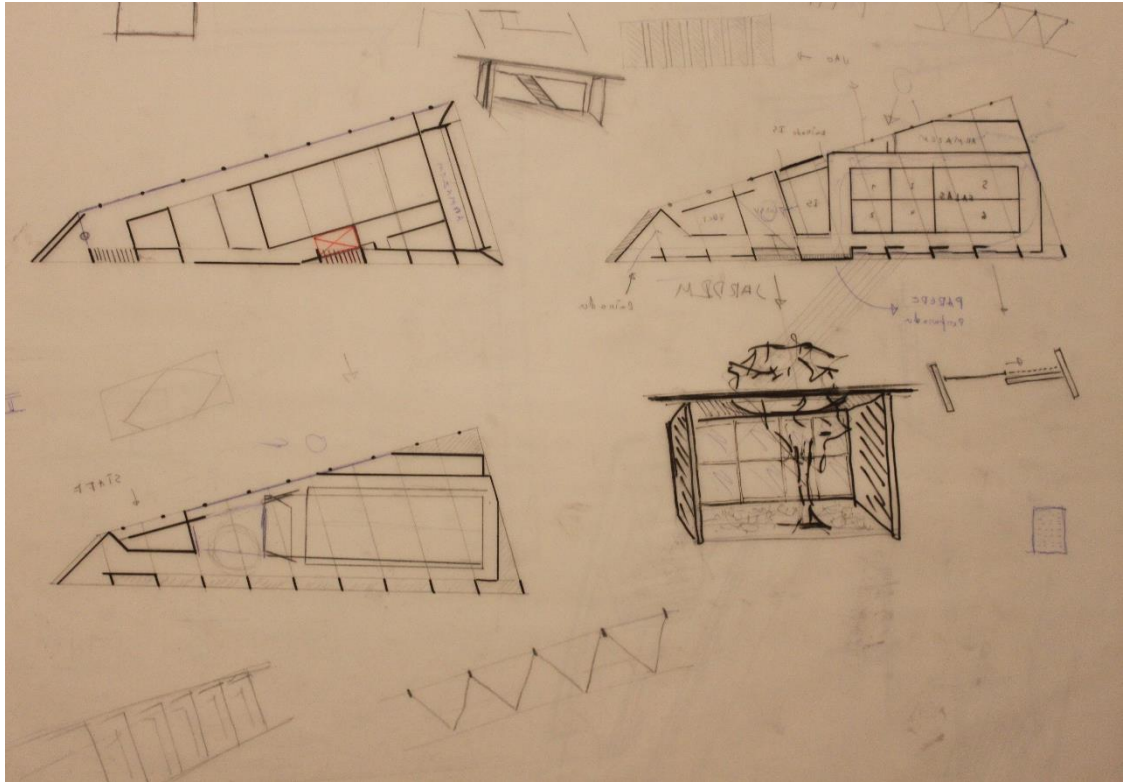


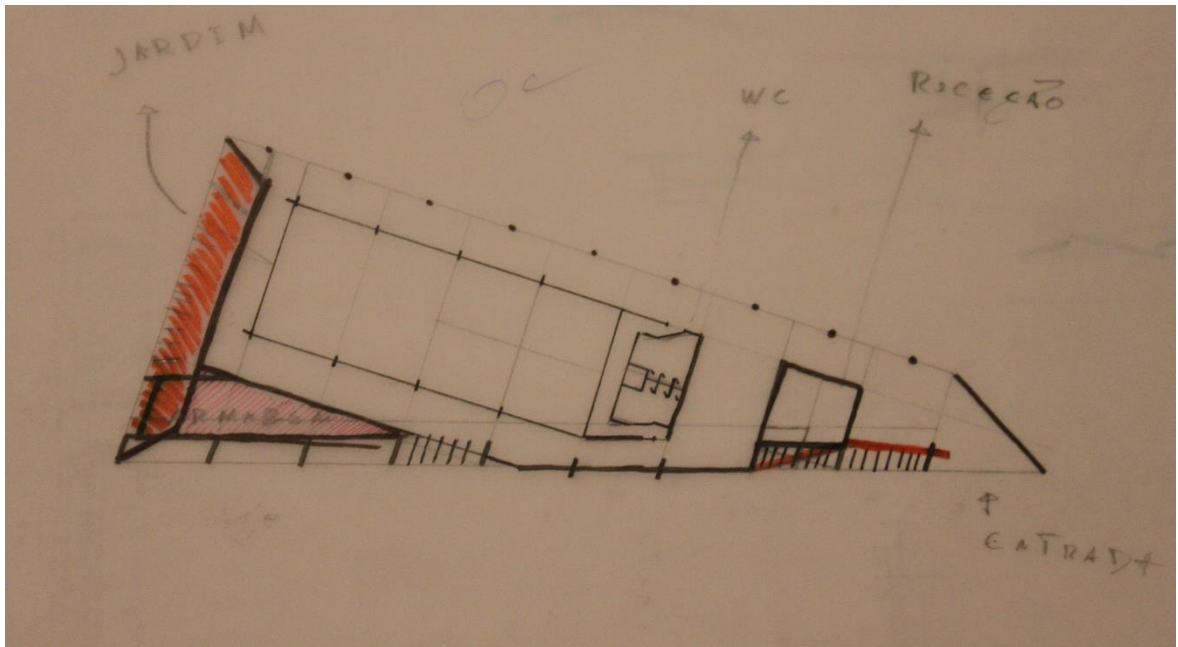
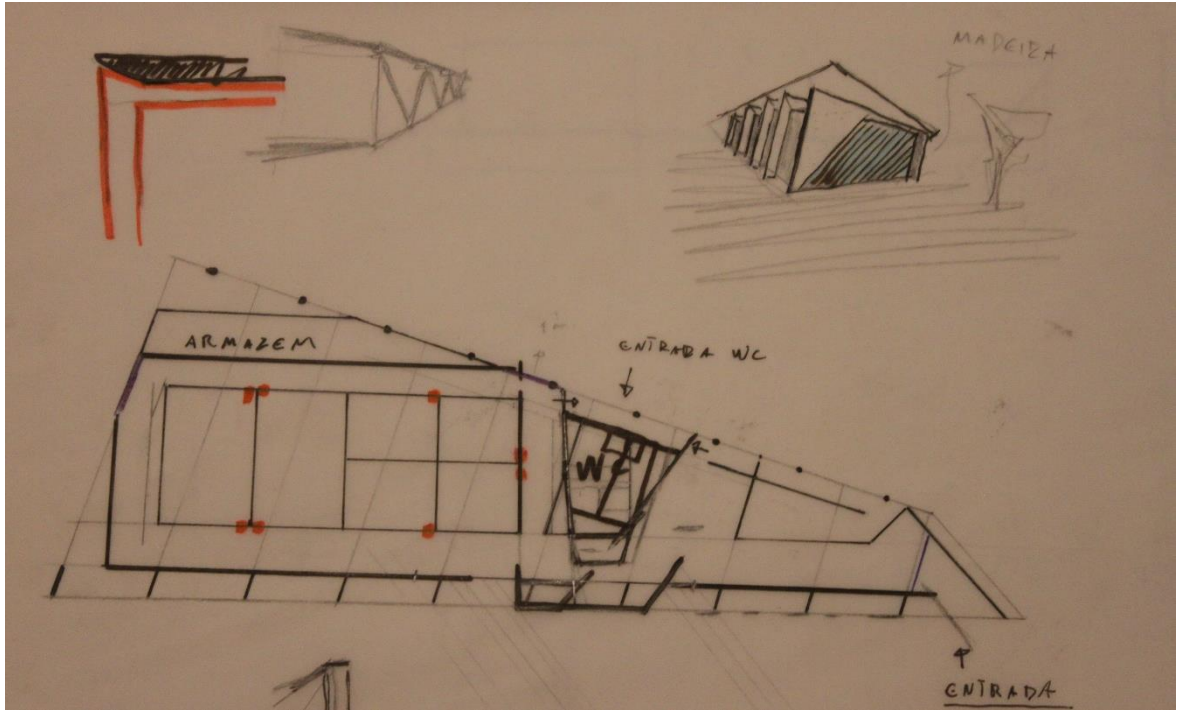
Plano Urbano – esc 1:5000

Fonte: Do autor



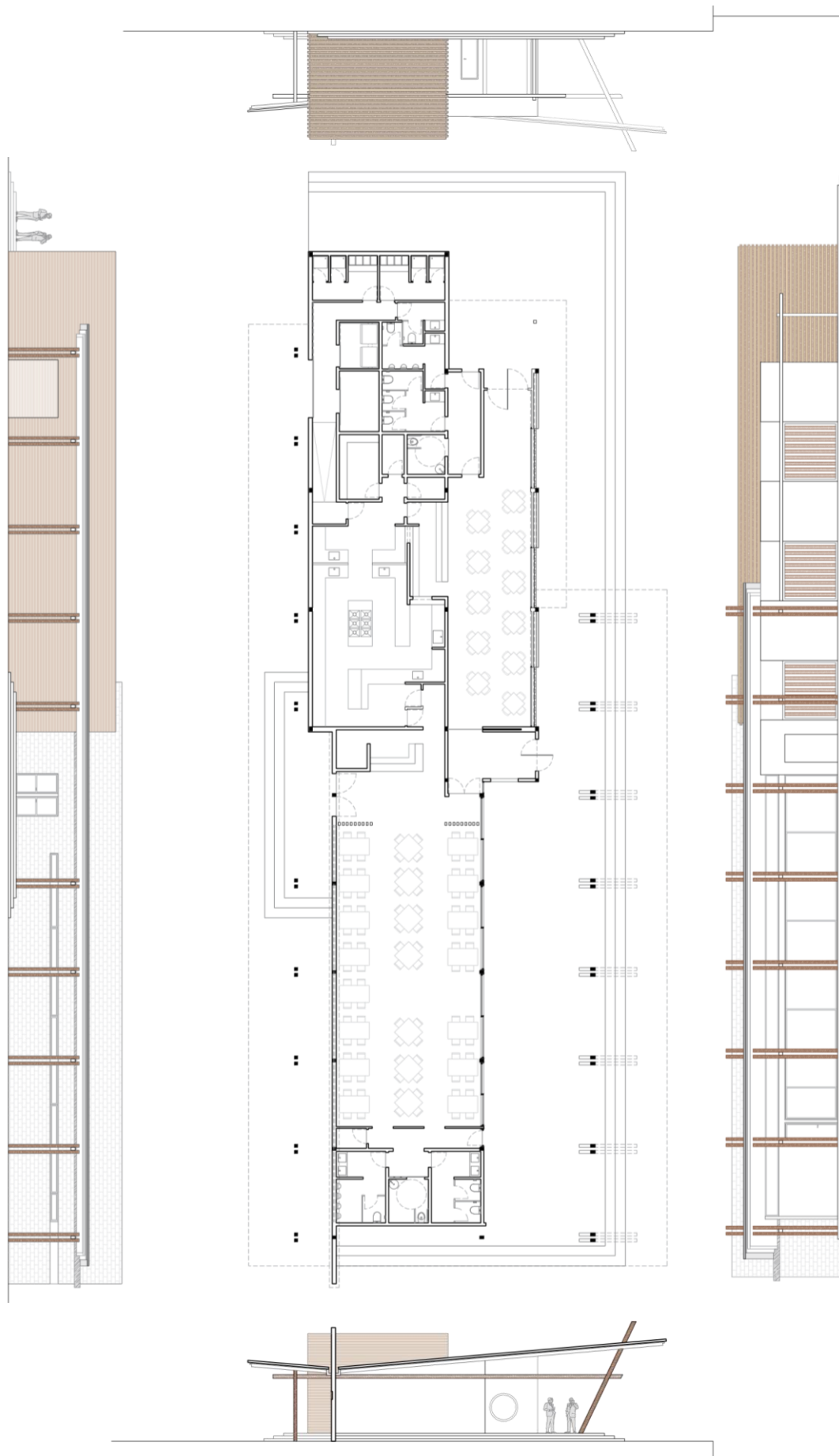




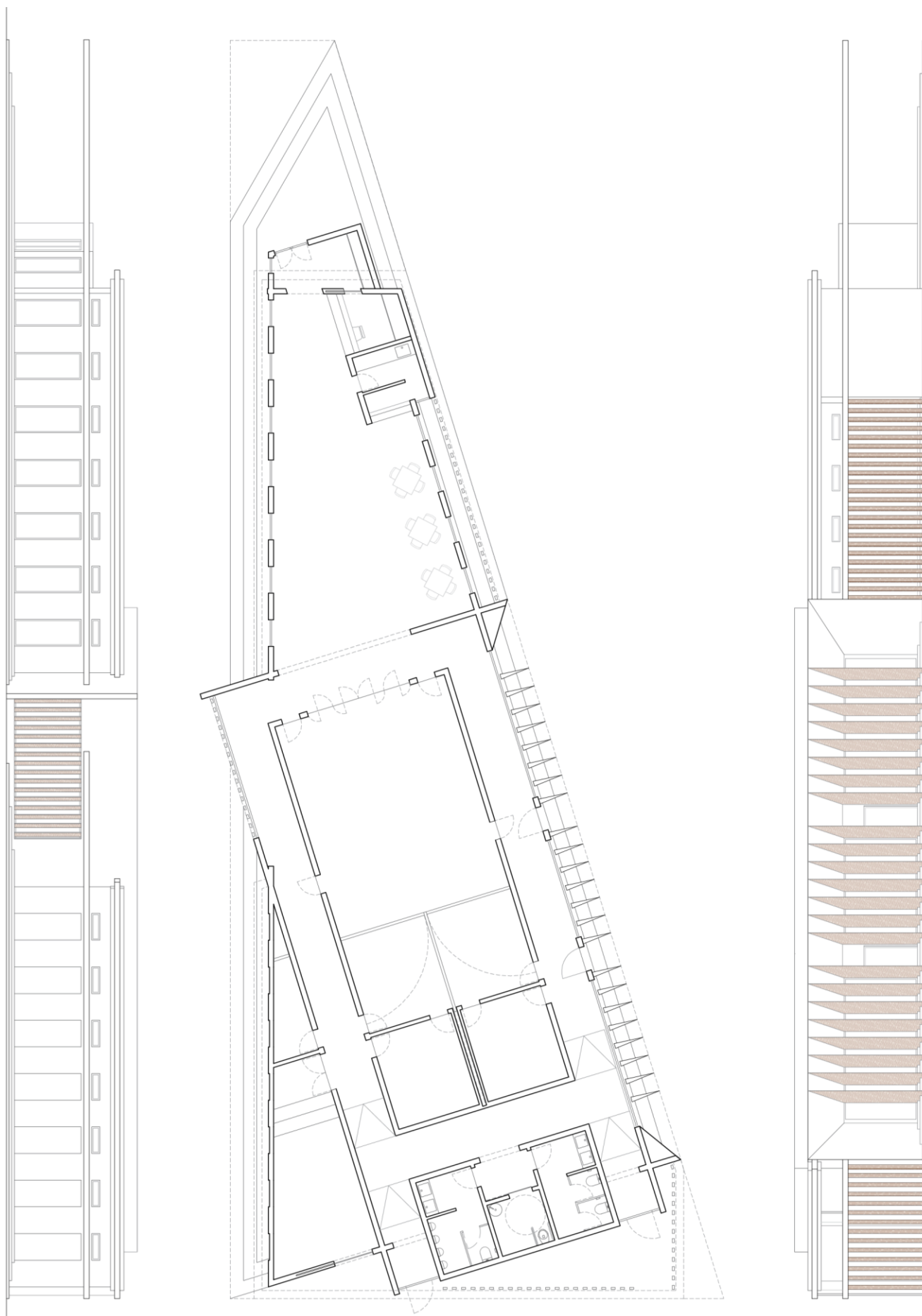




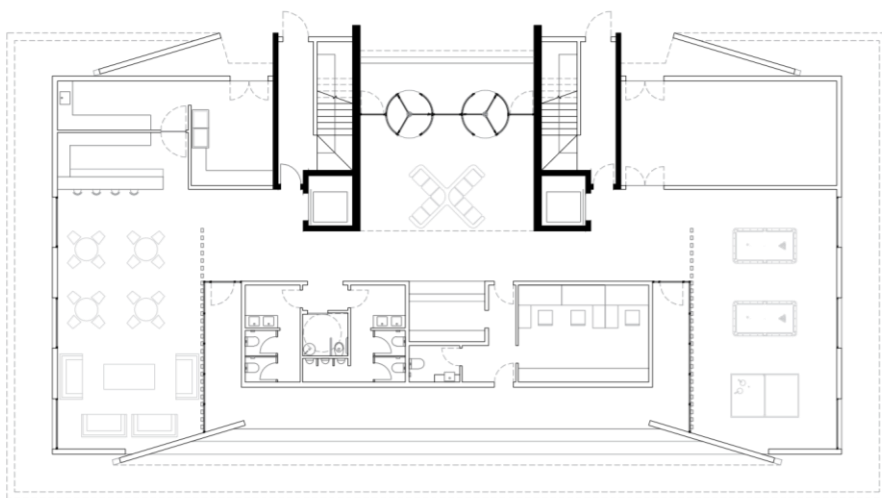
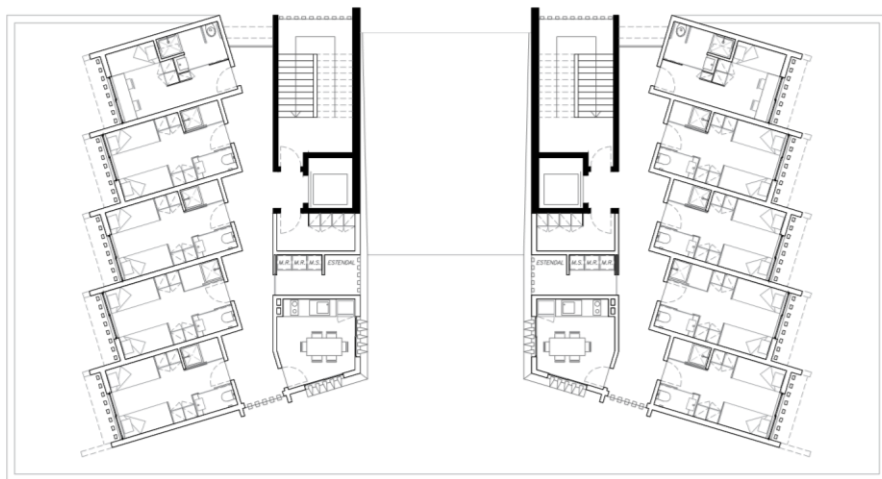
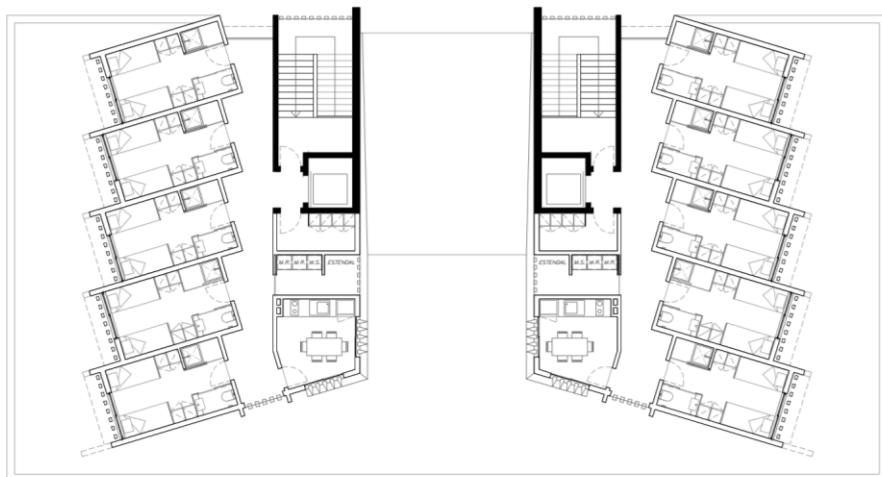
Alçados e plantas do Clube Náutico – esc 1:300



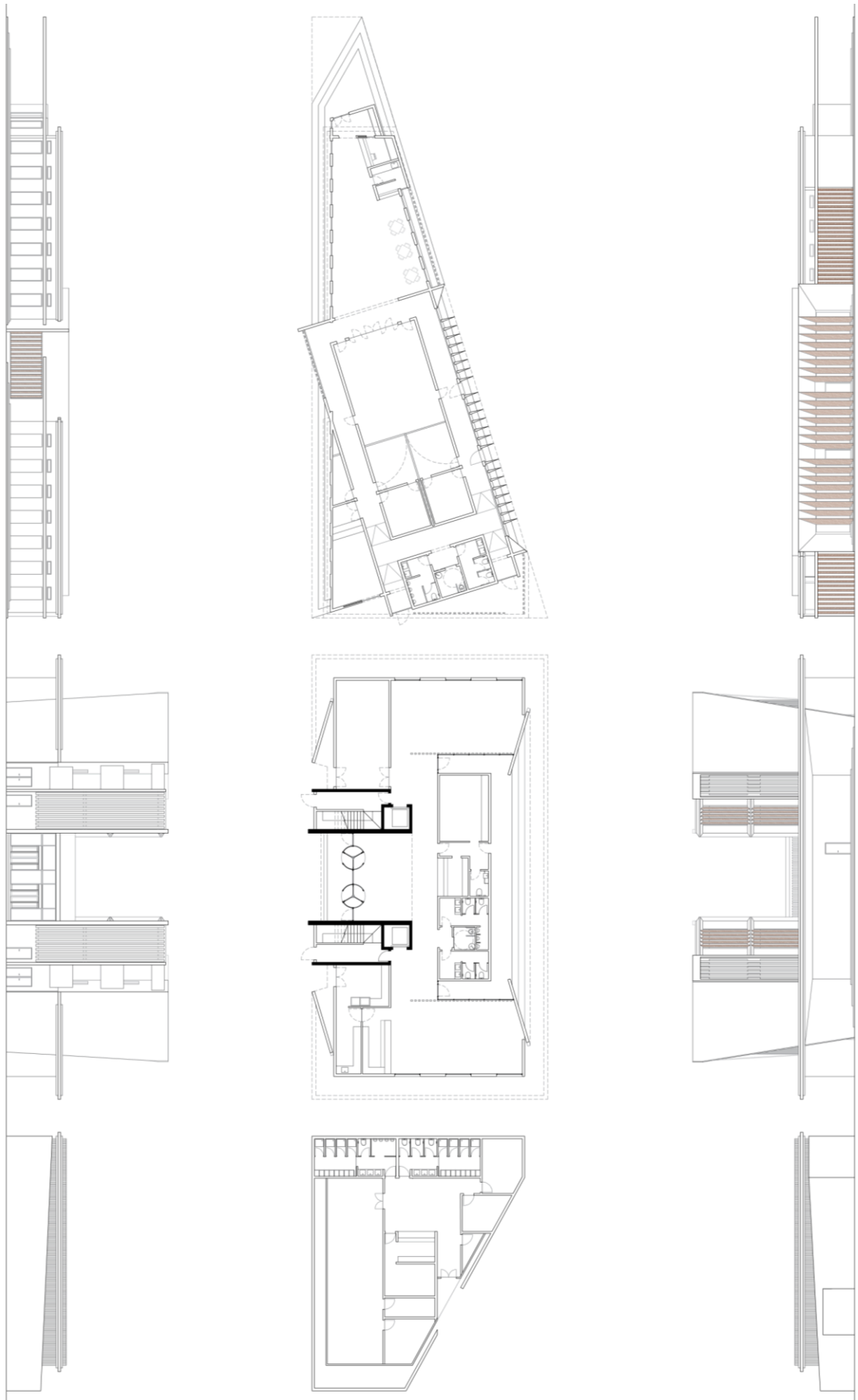
Alçados e plantas do Restaurante – esc 1:300



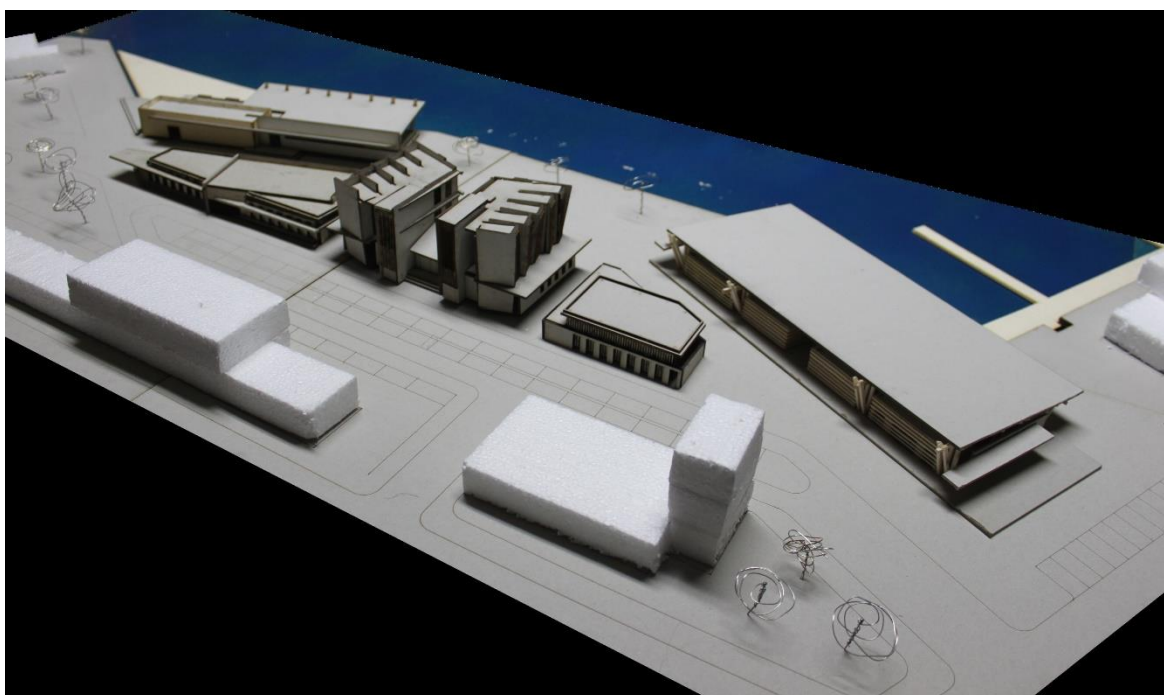
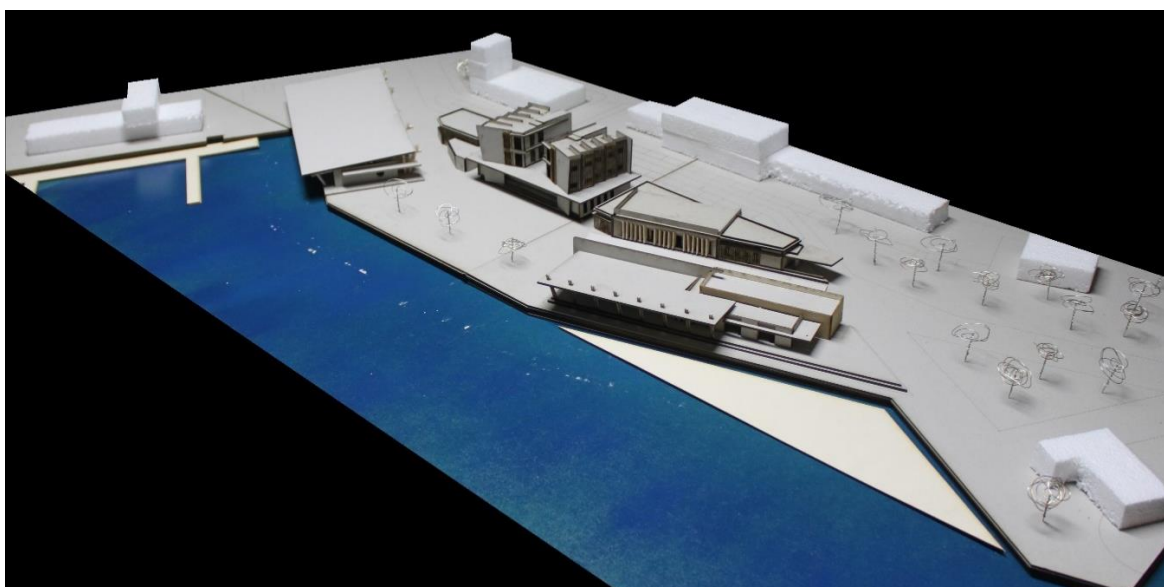
Alçados e plantas do Centro de Conferências – esc 1:300

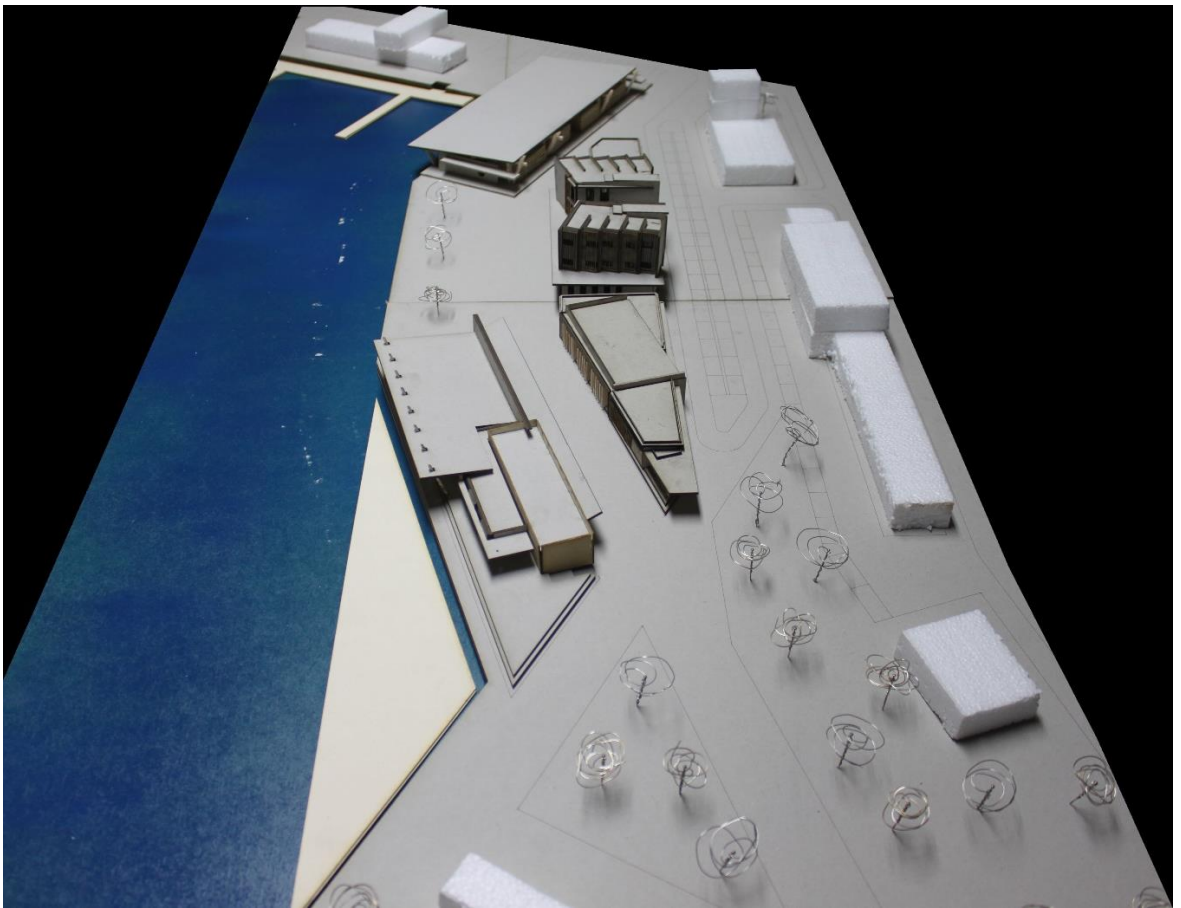
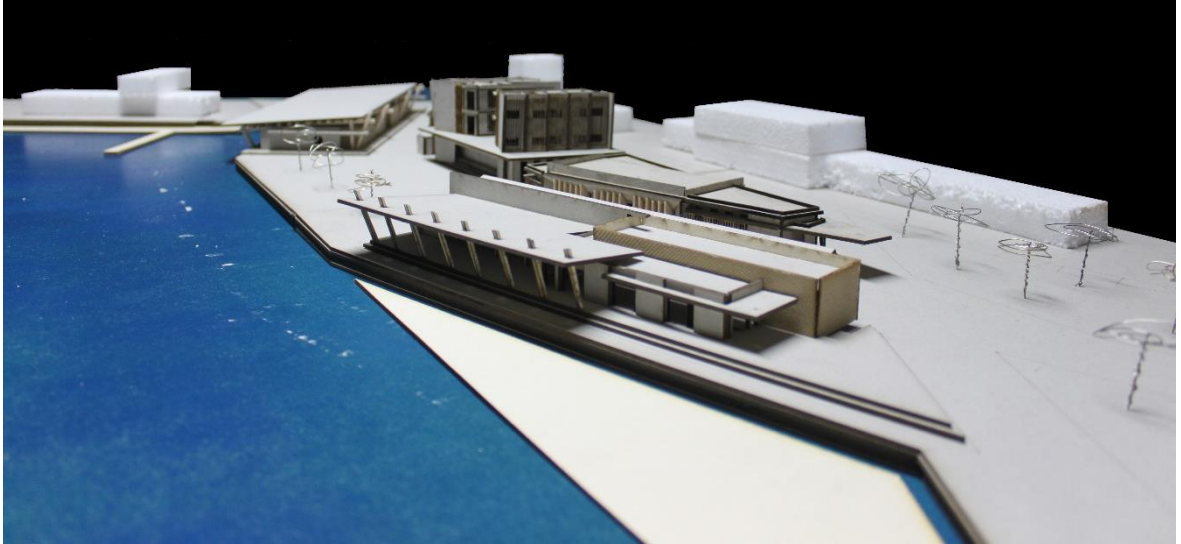


Planta Piso 0, Planta Piso 1 e Planta Piso 2, das Residências – esc 1:300



Anexo III. MAQUETES DE PROYECTO

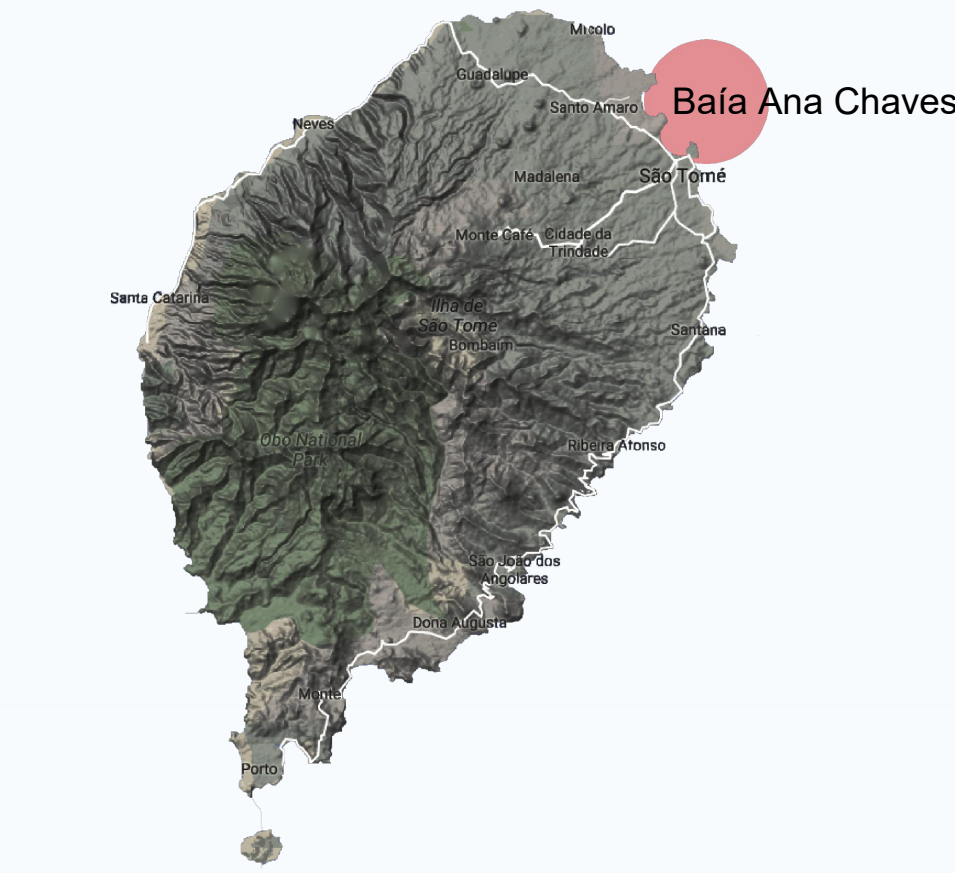


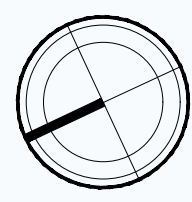
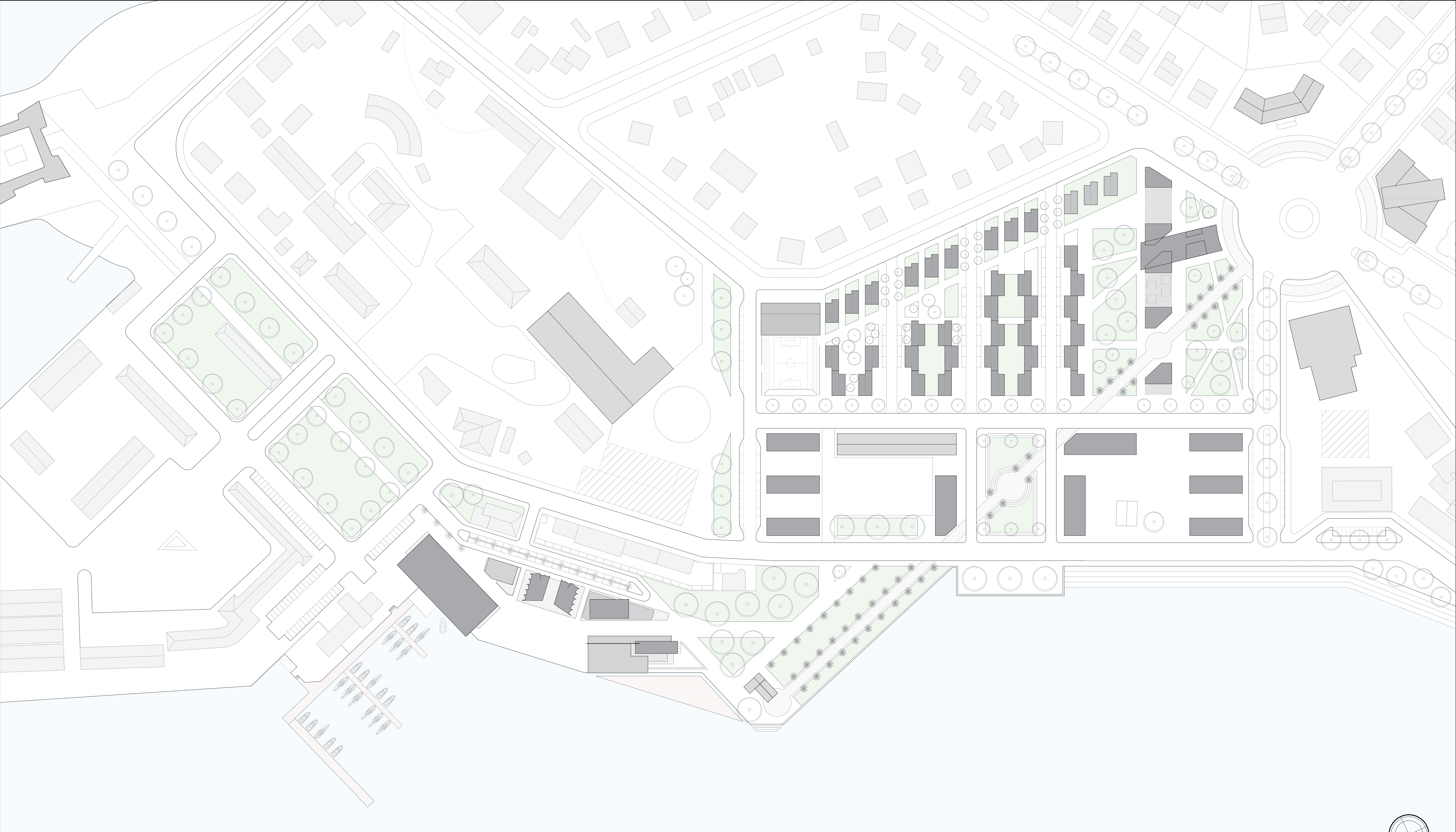


Anexo III. PAINÉIS SÍNTESE

Cidade de São Tomé
Baía de Ana Chaves

PLANTA DE ENQUADRAMENTO
ESC 1/2000





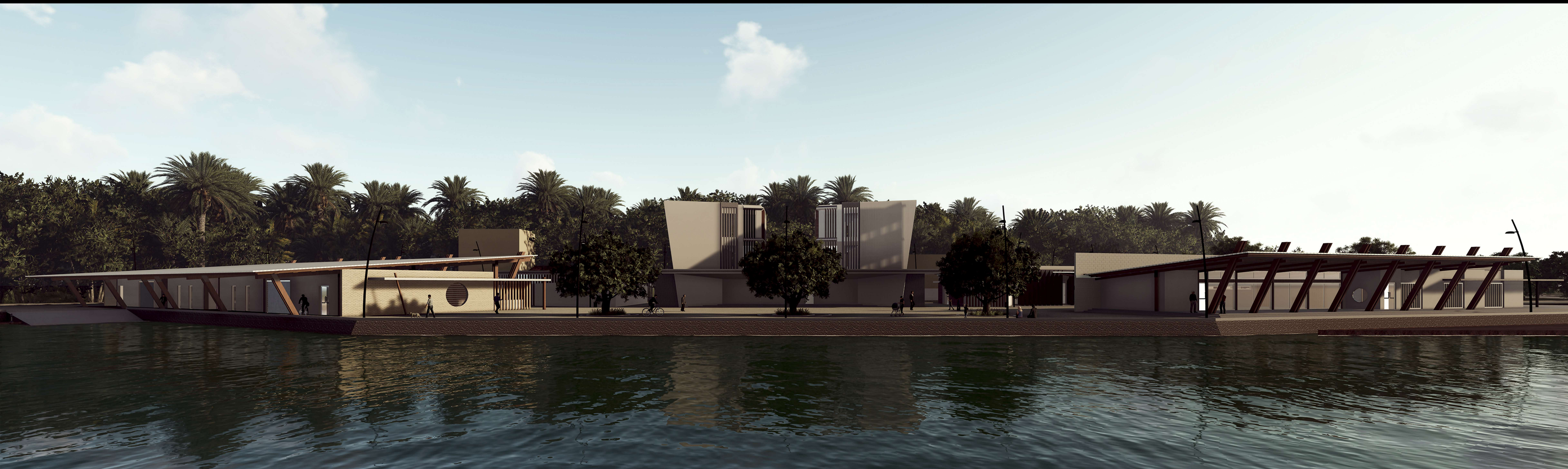
PLANTA DE ENQUADRAMENTO
ESC 1/1000

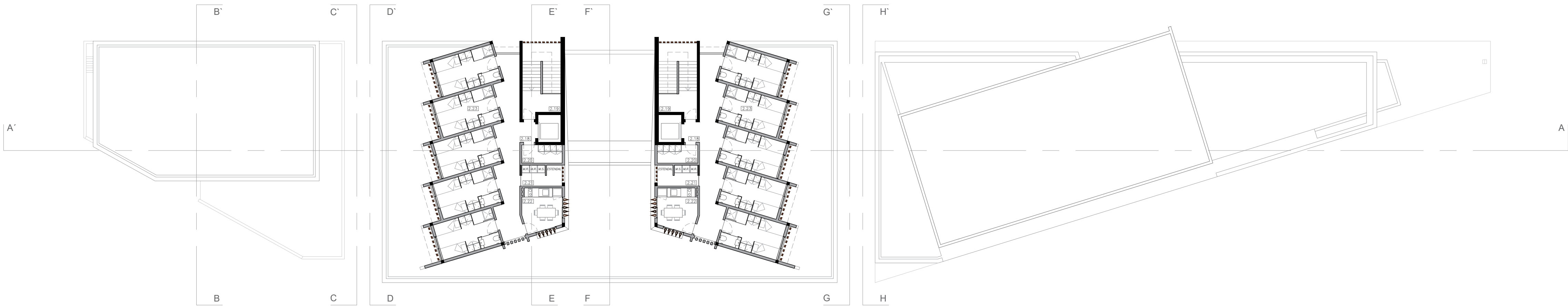
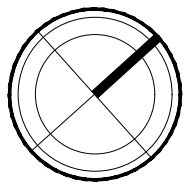


PLANTA DE COBERTURA
ESC 1/500

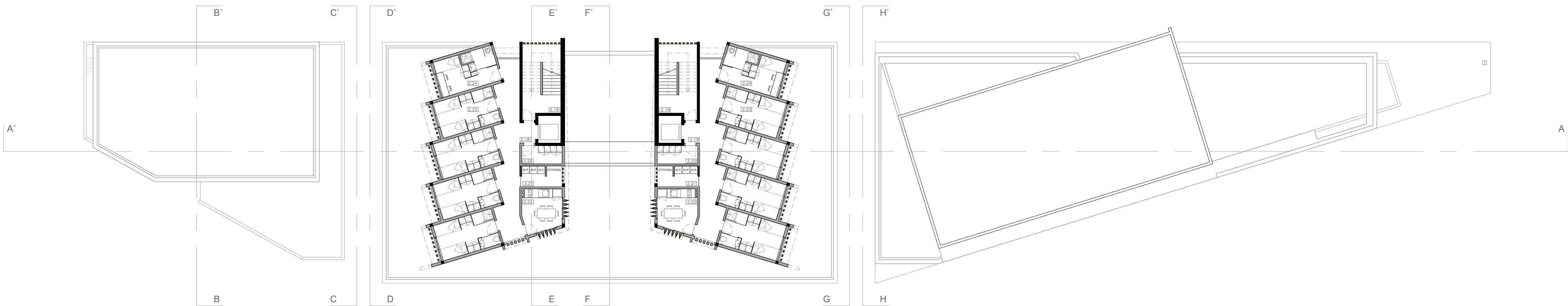


PLANTA DO PISO TÉRREO
ESC 1/250

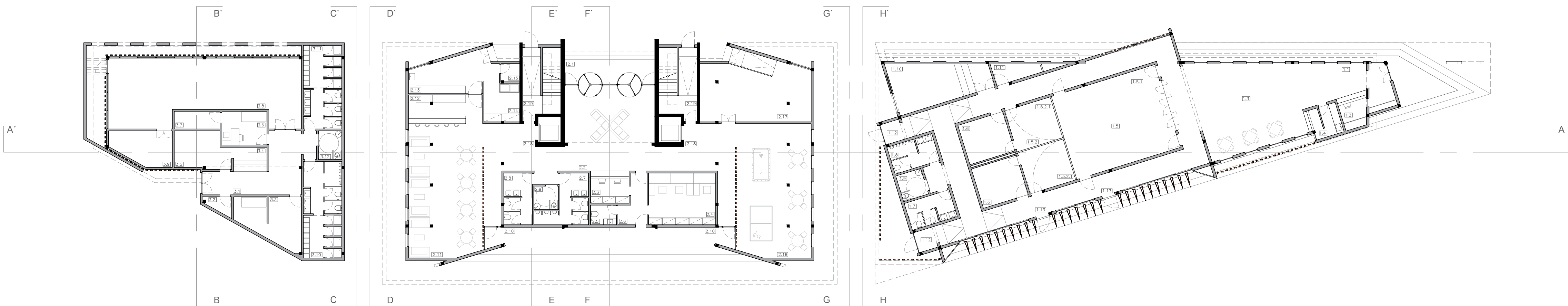




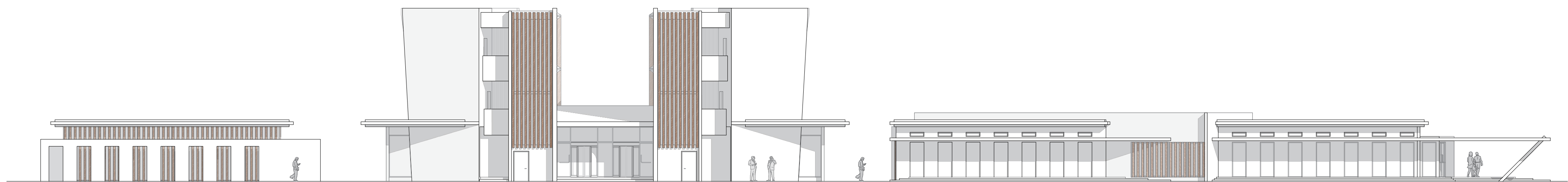
PLANTA PISO 2
ESC 1/200



PLANTA PISO 1
ESC 1/200



PLANTA PISO TÉRREO
ESC 1/200



ALÇADO SUDESTE
ESC 1/200

Legendas:

1. Centro de Conferências

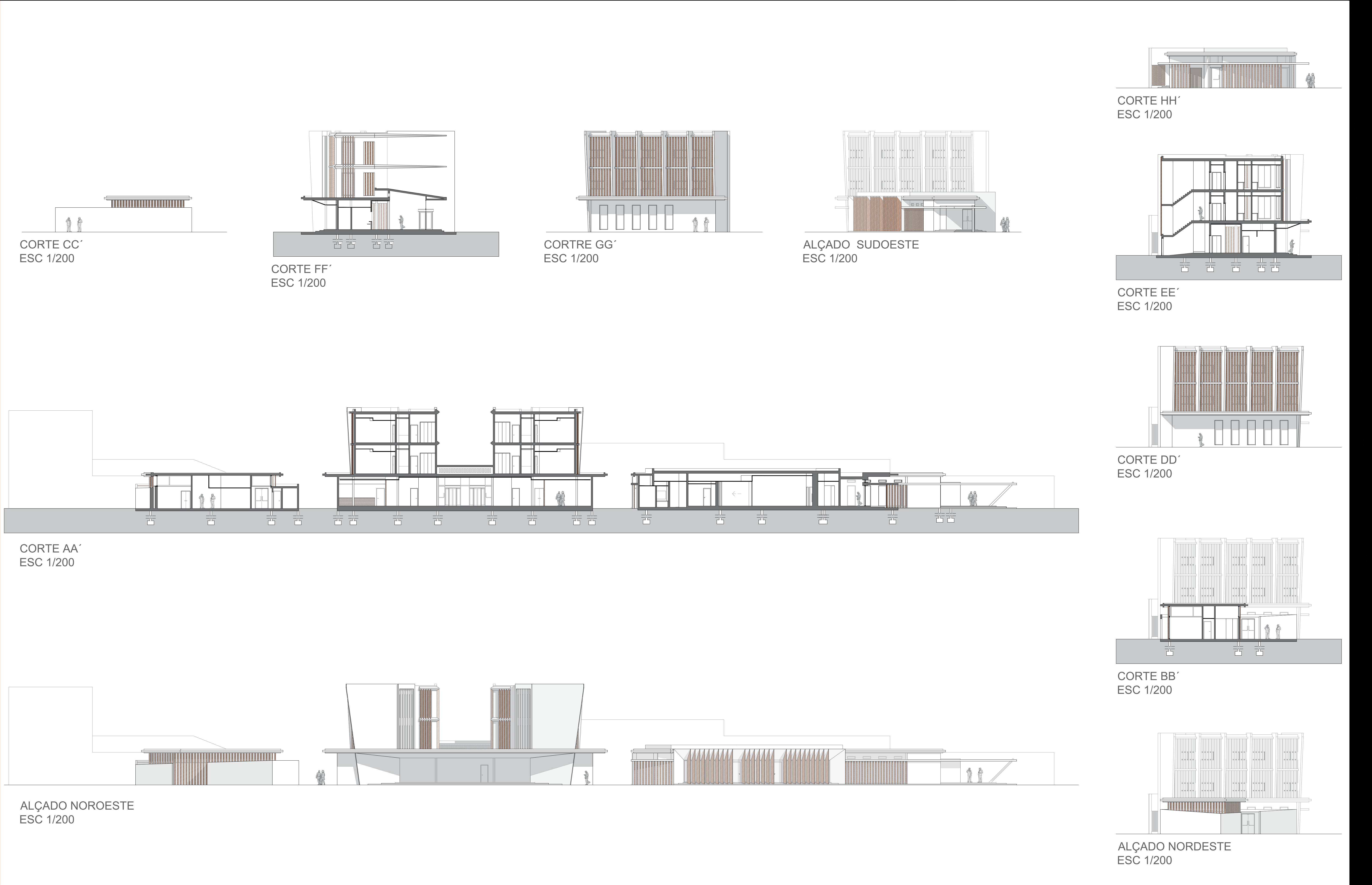
- 1.1. Entrada Recepção - 11,00 m²
- 1.2. Recepção - 5,20 m²
- 1.3. Área lounge - 62,00 m²
- 1.4. Bar com copa - 5,00 m²
- 1.5. Auditório (grande) - 80,00 m²
- 1.5.1. Auditório - 55,20 m²
- 1.5.2. Sala de reuniões (grande) - 24,80 m²
- 1.5.2.1. Sala de reunião - 12,00 m²
- 1.6. Sala de reunião (pequena) - 11,40 m²
- 1.7. IS Feminino - 7,80 m²
- 1.8. IS Masculino - 7,80 m²
- 1.9. IS Mobilidade reduzida - 4,10 m²
- 1.10. Armazém/ Centro de Conferência - 22,70 m²
- 1.11. Arrumos - 4,40 m²
- 1.12. Saída de Emergência
- 1.13. Entrada secundária /Saída de Emergência

2. Residências

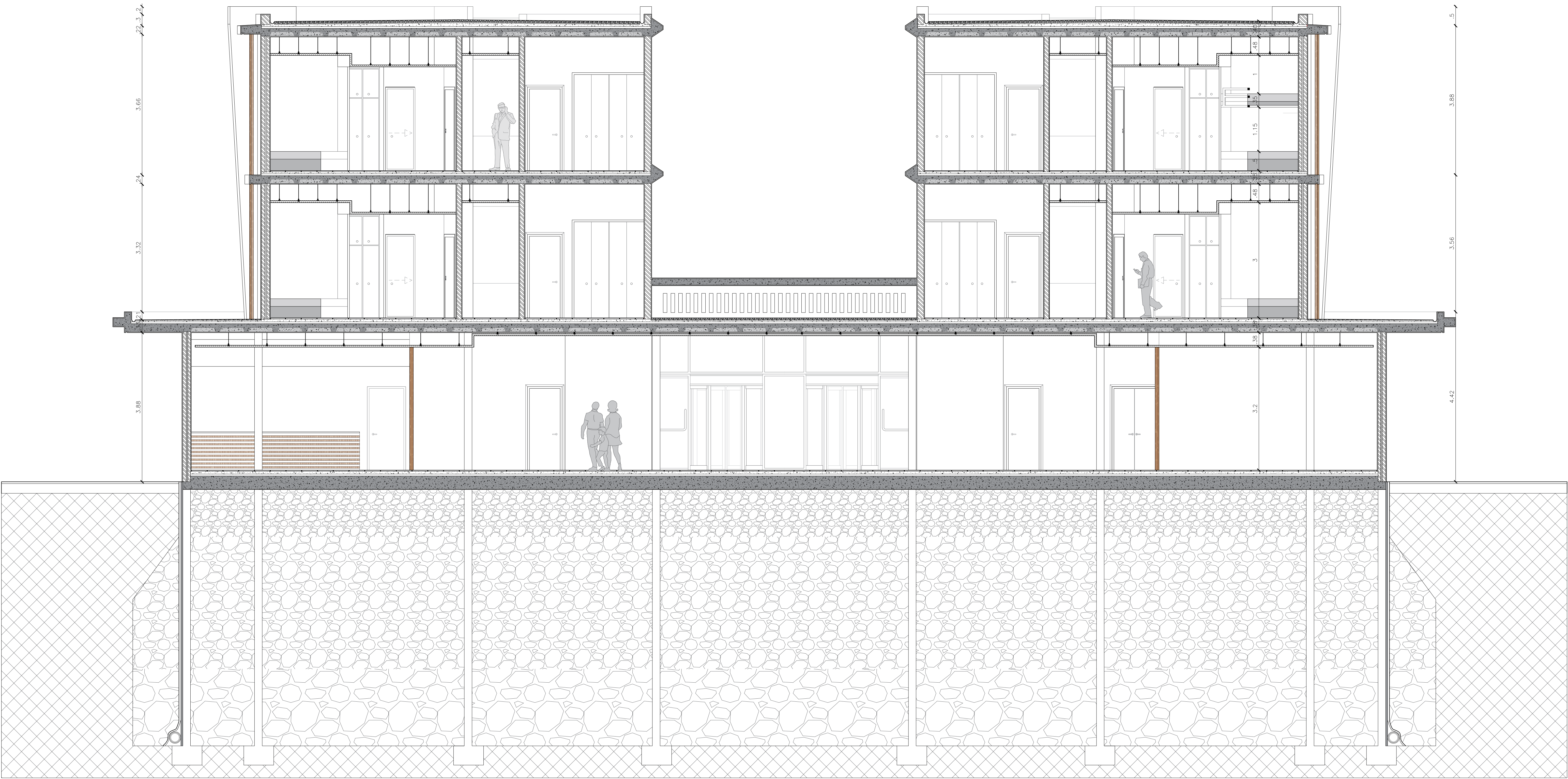
- 2.1. Entrada principal
- 2.2. Lounge/Recepção - 45,00 m²
- 2.3. Recepção - 7,20 m²
- 2.4. Área administrativa - 20,30 m²
- 2.5. IS staff - 3,00 m²
- 2.6. Hall de entrada staff - 6,40 m²
- 2.7. IS Masculino - 18,00 m²
- 2.8. IS feminino - 10,00 m²
- 2.9. IS Mobilidade Reduzida - 3,45 m²
- 2.10. Acesso praça centro de mar
- 2.11. Bar Lounge - 58,00 m²
- 2.12. Bar - 12,50 m²
- 2.13. Copa Bar lounge - 16,00 m²
- 2.14. Armazenamento diário bar - 10,00 m²
- 2.15. Arrumos bar - 2,00 m²
- 2.16. Sala de jogos - 58,00 m²
- 2.17. Arrumos/ armazém residências - 40,50 m²
- 2.18. Elevadores
- 2.19. Saída de emergência e acessos verticais
- 2.20. Copa de piso/ arrumos - 4,65 m²
- 2.21. Lavandaria de apoio - 5,00 m²
- 2.22. Cozinha/copa de apoio - 9,80 m²
- 2.23. Quarto com WC - 13,00 m²
- 2.24. Quarto com WC mobilidade reduzida - 13,00 m²

3. Ginásio

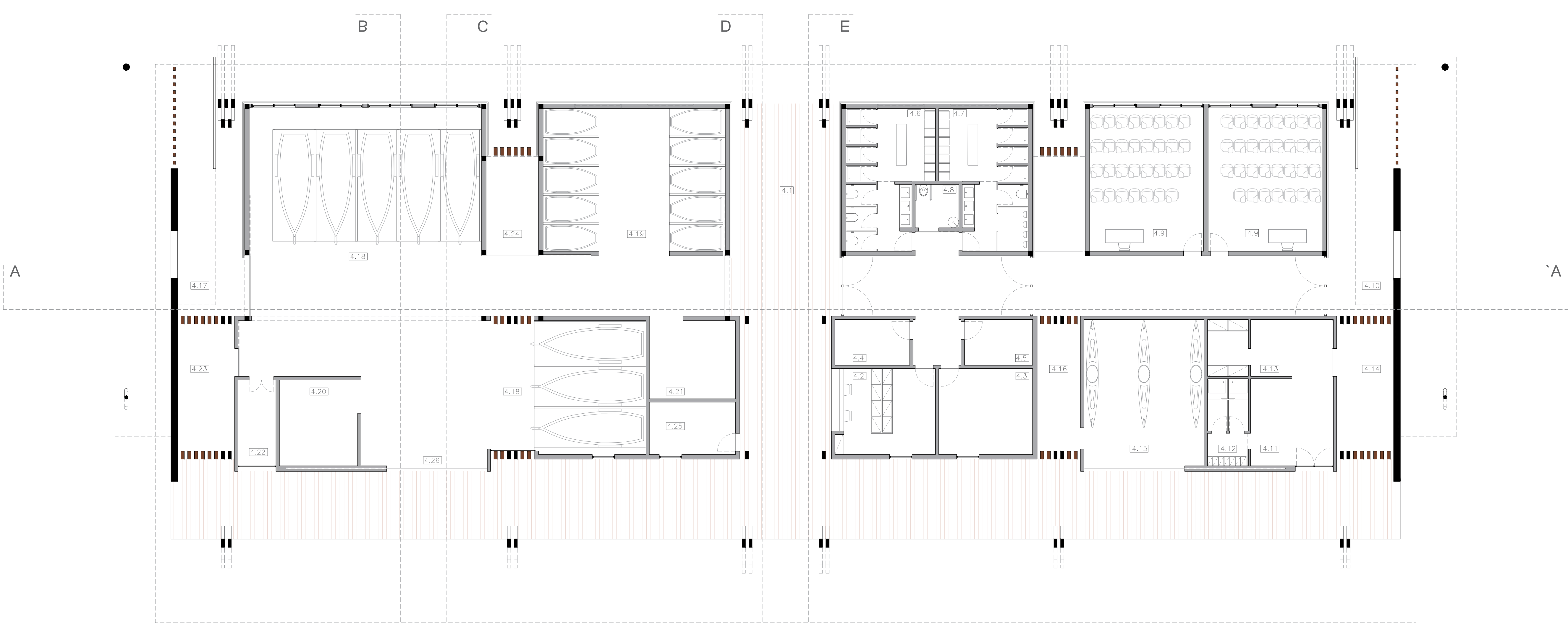
- 3.1. Hall de entrada - 21,43 m²
- 3.2. Arrumos de apoio - 2,35 m²
- 3.3. Fisioterapia com sala de massagens - 16,25 m²
- 3.4. Recepção - 4,70 m²
- 3.5. Área de administração - 10,00 m²
- 3.6. Gabinete médico - 9,20 m²
- 3.7. Arrumos gabinete médico - 4,72 m²
- 3.8. Ginásio - 69,00 m²
- 3.9. Arrumos ginásio - 11,44 m²
- 3.10. IS + balneários Masculinos - 21,00 m²
- 3.11. IS + Balneários femininos - 18,20 m²
- 3.12. IS Mobilidade Reduzida - 4,00 m²





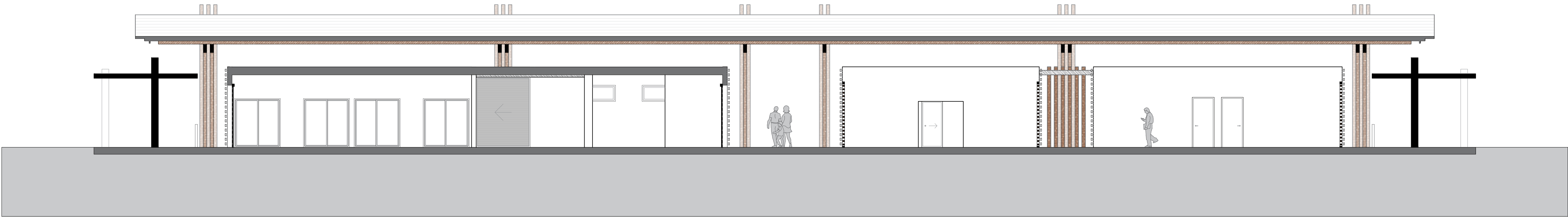


CORTE AA' - RESIDÊNCIAS
ESC 1/50

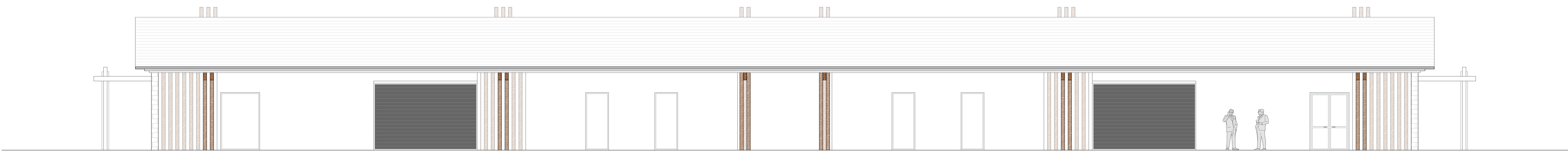


PLANTA PISO TÉRREO
ESC 1/100

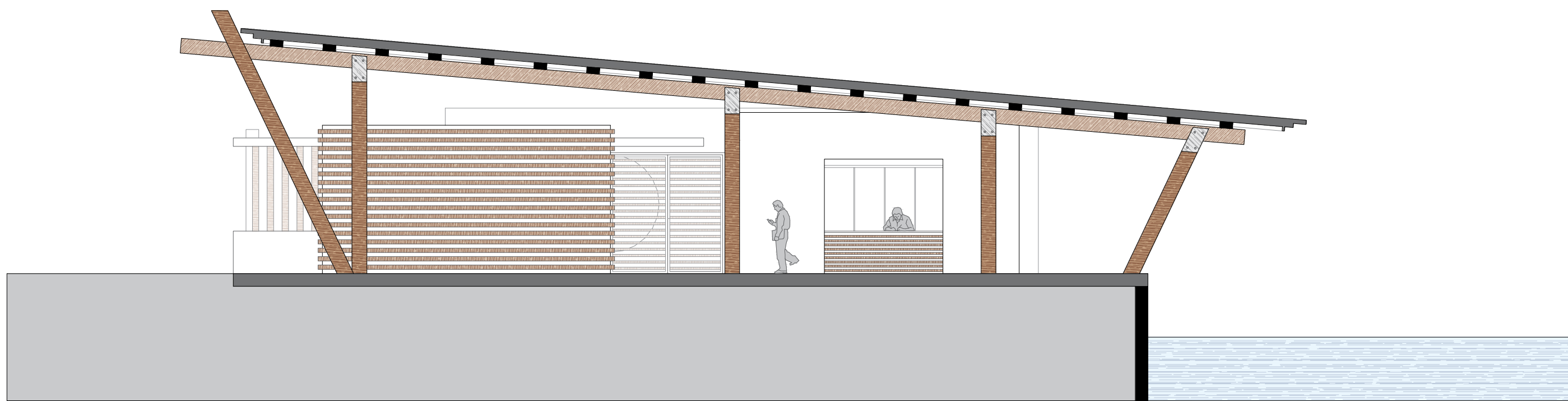
- Legendas:**
- 4. Clube Náutico**
- 4.1. Entrada principal do clube náutico - 75,00 m²
 - 4.2. Recepção/secretaria - 16,70 m²
 - 4.3. Área administrativa - 16,70 m²
 - 4.4. Gabinete treinadores - 6,90 m²
 - 4.5. Arrumos de apoio - 6,25 m²
 - 4.6. IS + balneários Masculinos - 21,60 m²
 - 4.7. IS + balneários Femininos - 21,60 m²
 - 4.8. IS + Balneário mobilidade reduzida - 3,80 m²
 - 4.9. Sala de aula e formação - 32,90 m²
 - 4.10. Entrada sala de aula
 - 4.11. Recepção clube de mergulho - 14,40 m²
 - 4.12. Balneário de mergulho - 7,15 m²
 - 4.13. Arrumos de equipamentos de mergulho - 14,35 m²
 - 4.14. Lavagem e secagem mergulho - 16,50 m²
 - 4.15. Hangar de canoas - 35,20 m²
 - 4.16. Arrumo de equipamento - 11,15 m²
 - 4.17. Entrada hangar de vela
 - 4.18. Hangar Laser - 191,50 m²
 - 4.19. Hangar Optimist - 52,15 m²
 - 4.20. Depósito de mastros Laser - 13,50 m²
 - 4.21. Depósito de mastros Optimist - 13,50 m²
 - 4.22. Arrumos e ferramentaria - 6,55 m²
 - 4.23. Sala de secagem Laser - 14,50 m²
 - 4.24. Sala de secagem Optimist - 10,50 m²
 - 4.25. Primeiros Socorros - 9,00 m²
 - 4.26. Entrada e saída de embarcações de vela



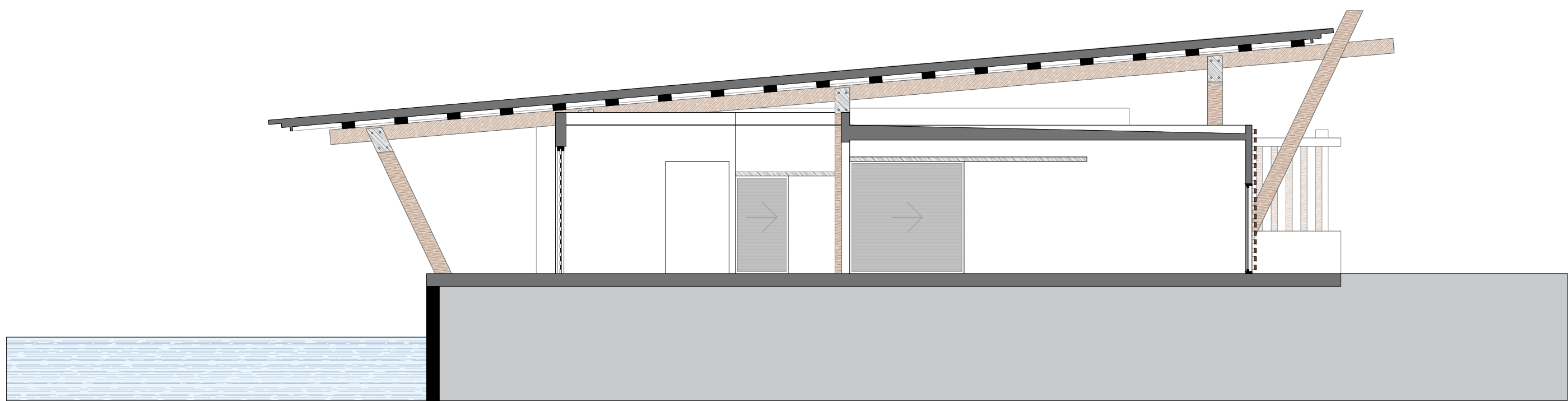
CORTE AA'
ESC 1/100



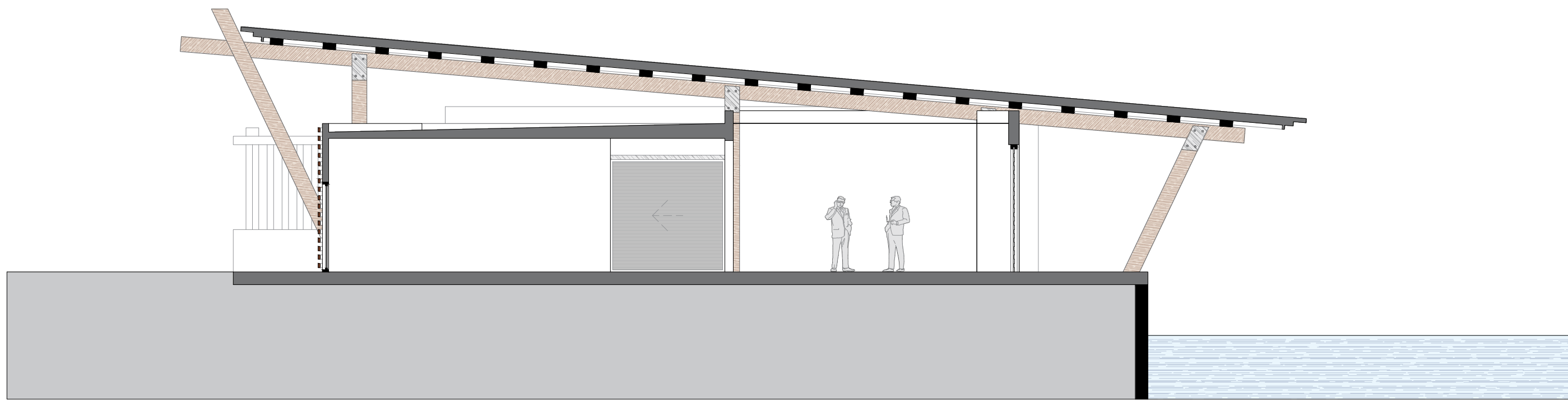
ALÇADO NORTE
ESC 1/100



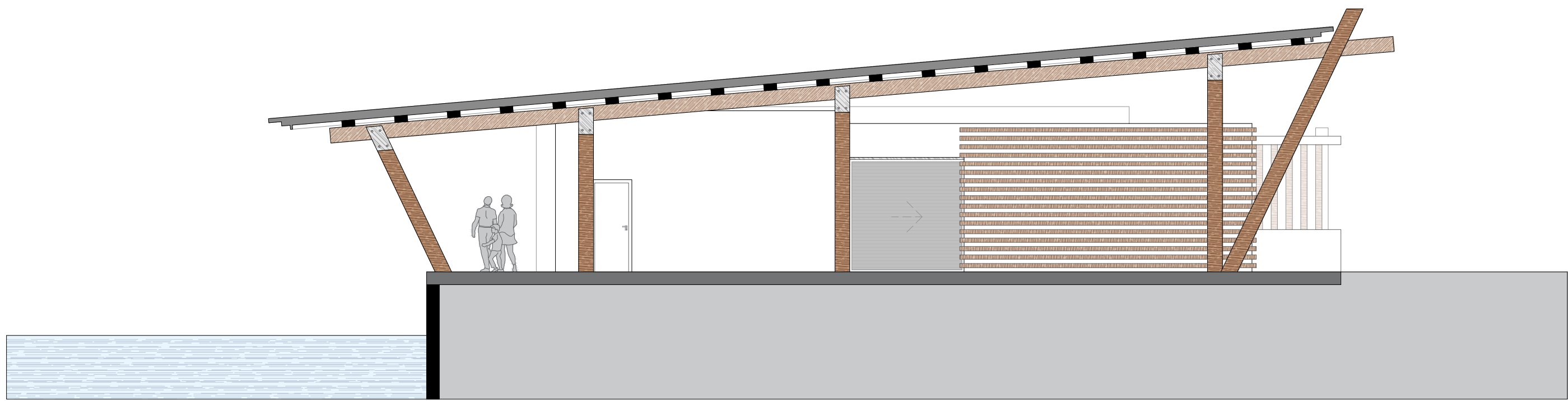
CORTE EE'
ESC 1/100



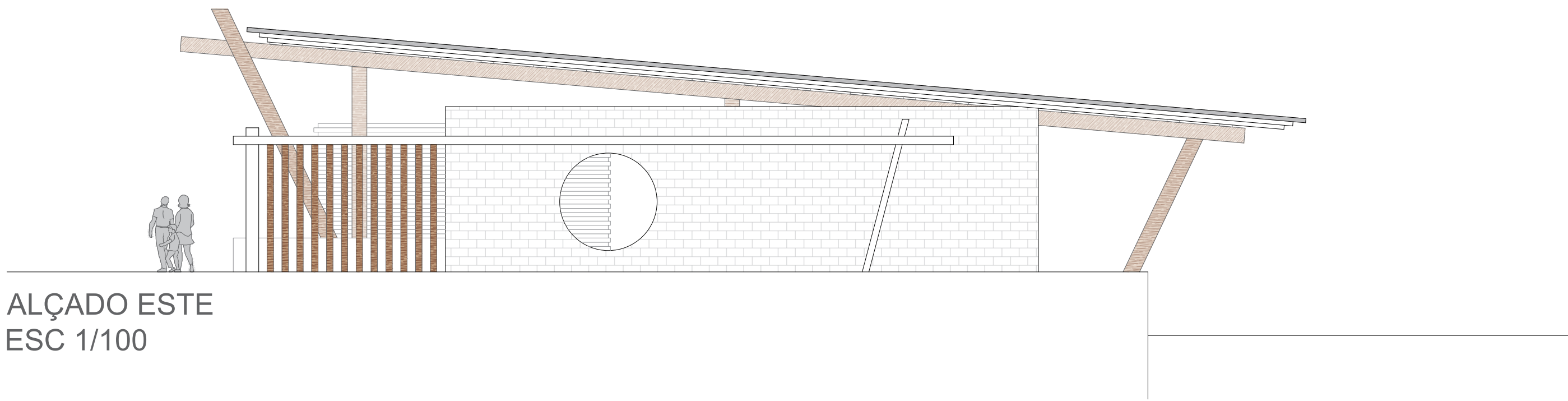
CORTE BB'
ESC 1/100



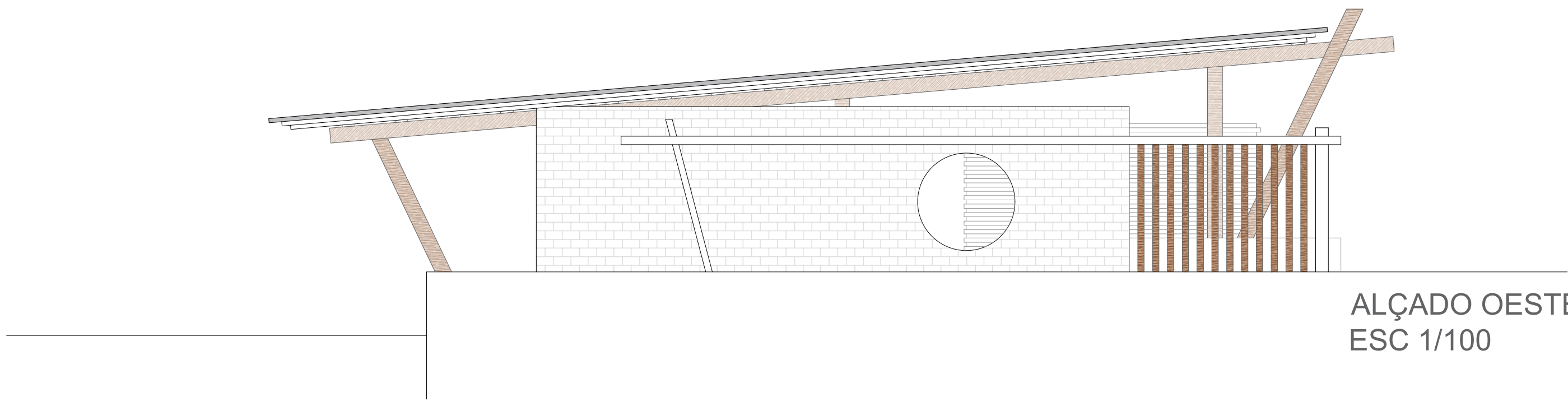
CORTE CC'
ESC 1/100



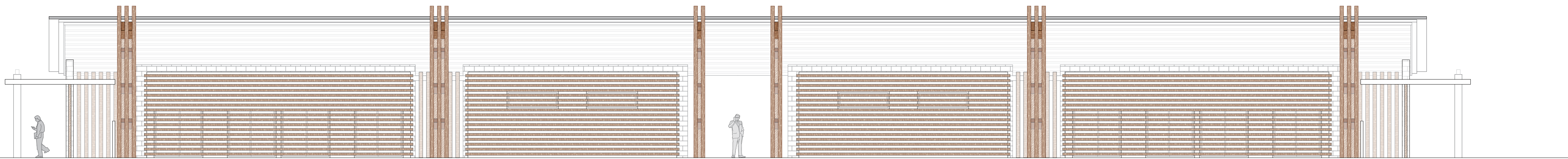
CORTE DD'
ESC 1/100



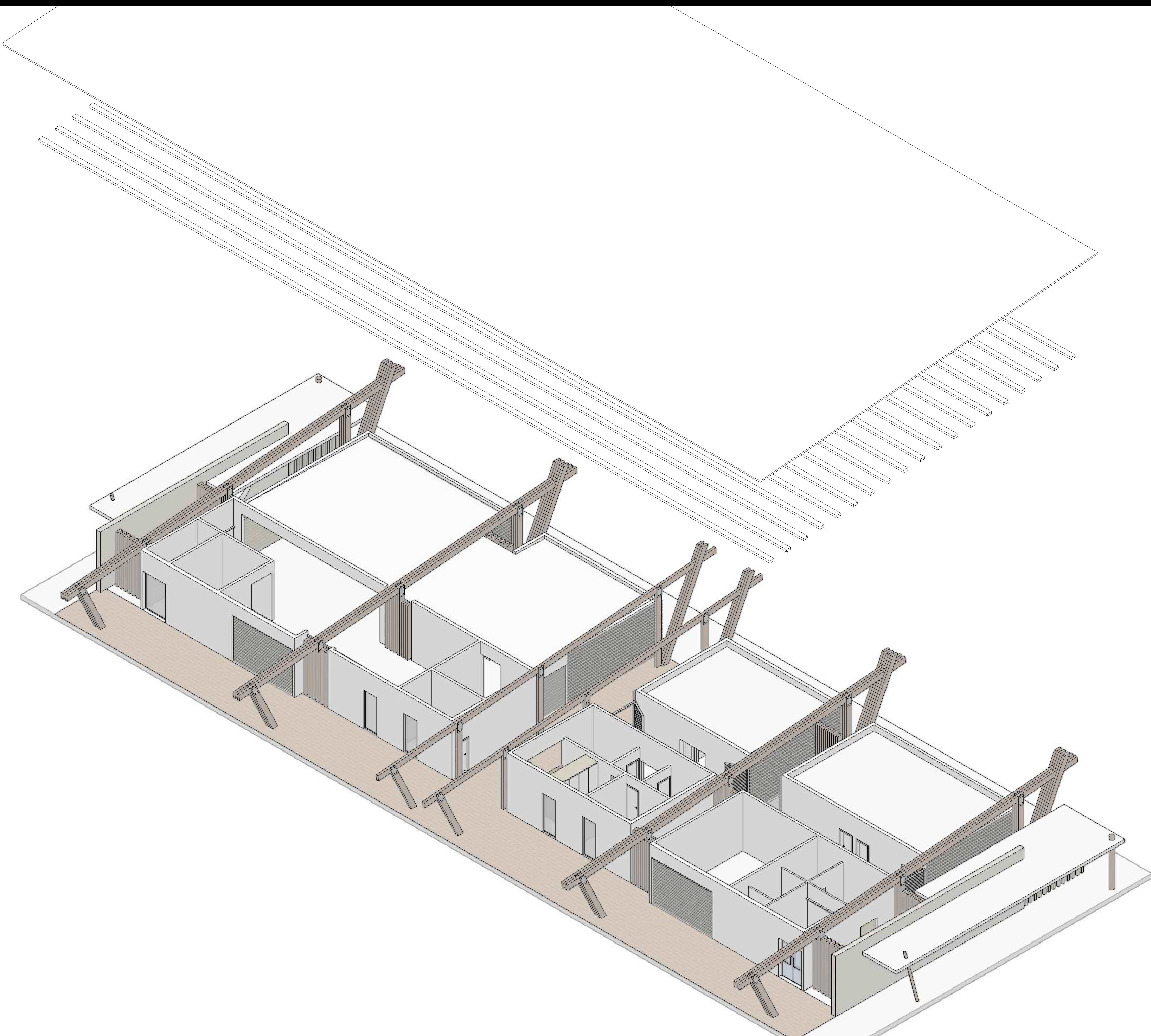
ALÇADO ESTE
ESC 1/100



ALÇADO OESTE
ESC 1/100

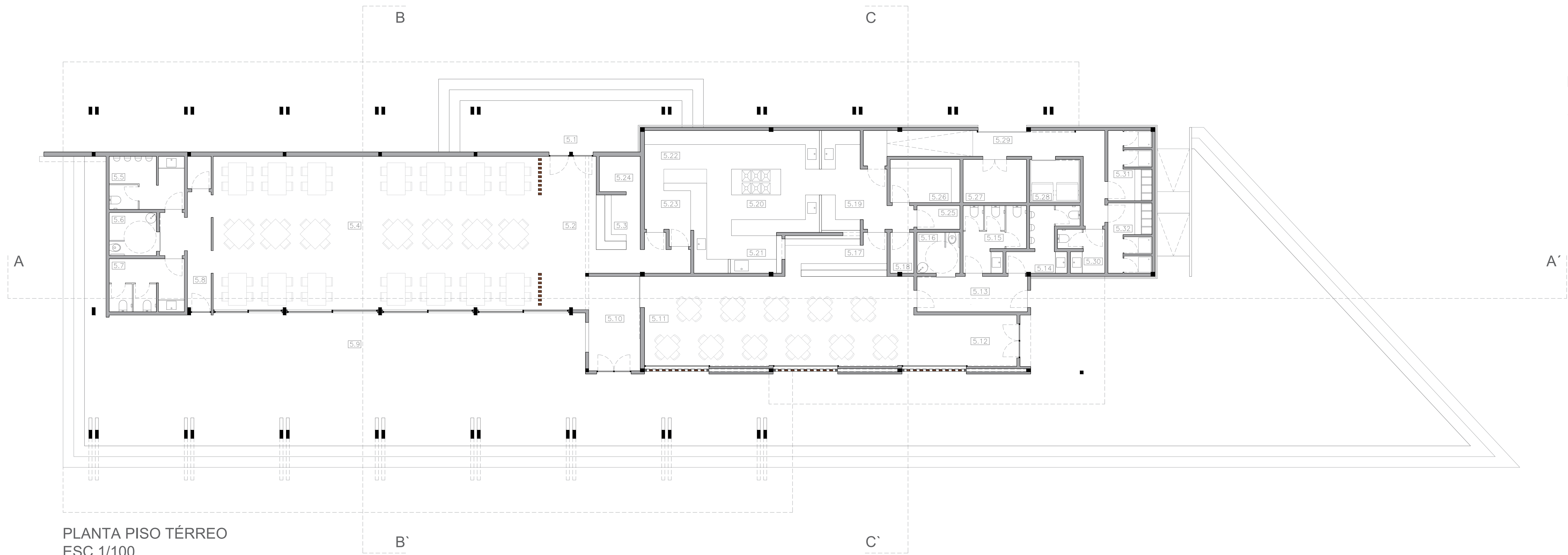


ALÇADO SUL
ESC 1/100

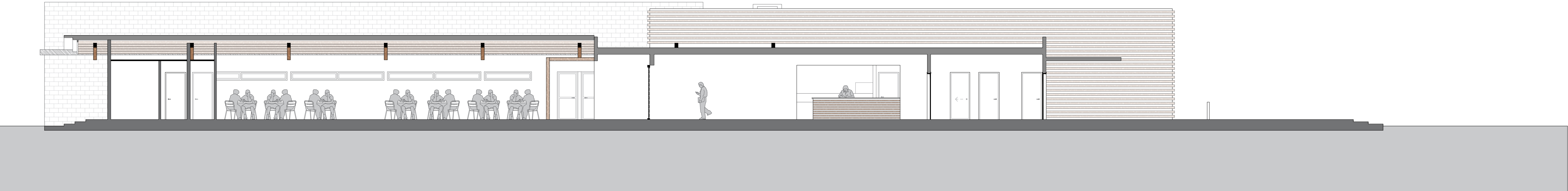


AXONOMETRIA
ESC 1/100

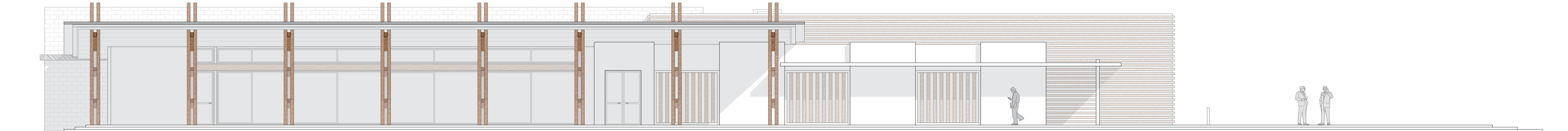




PLANTA PISO TÉRREO
ESC 1/100



CORTE AA'
ESC 1/100

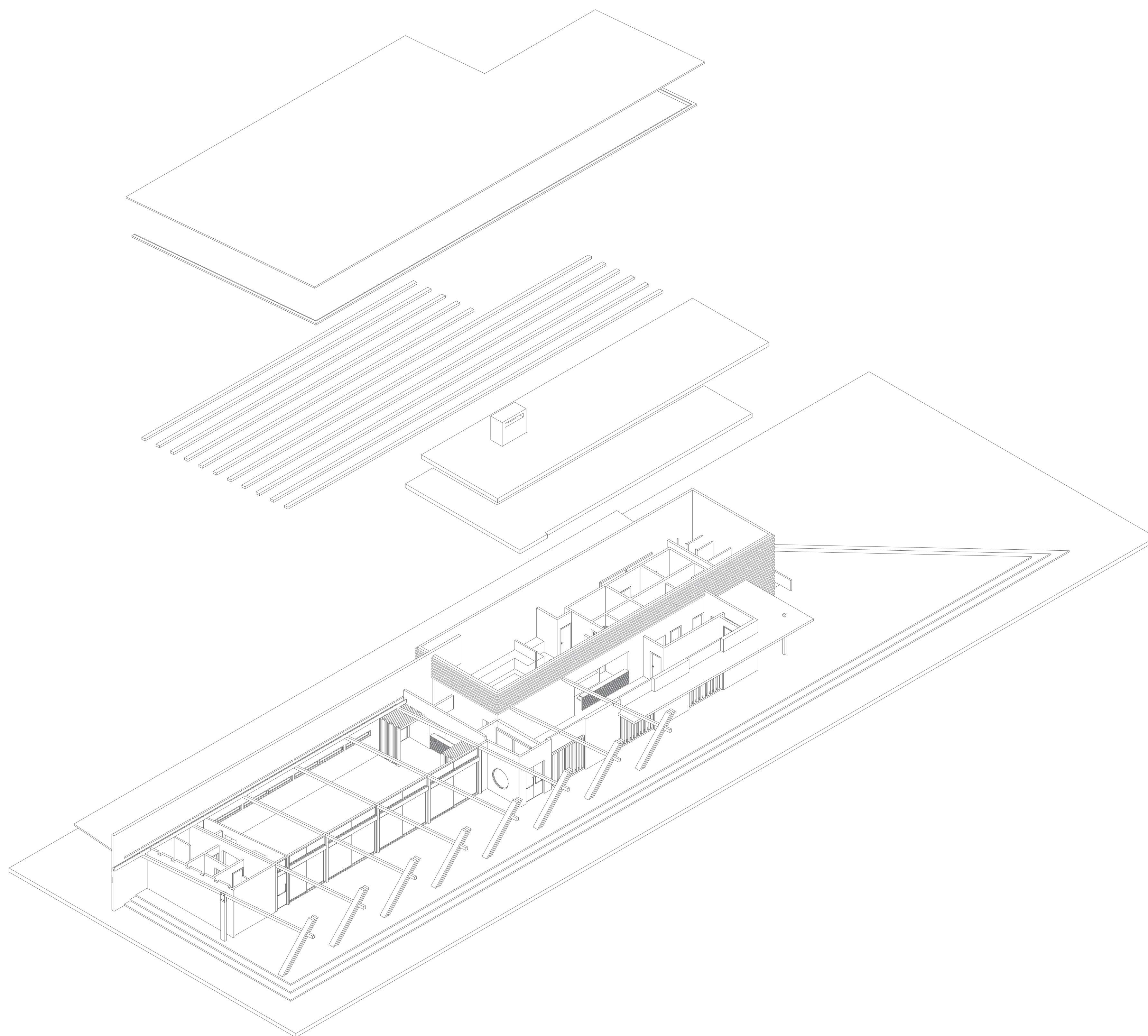


ALÇADO OESTE
ESC 1/100

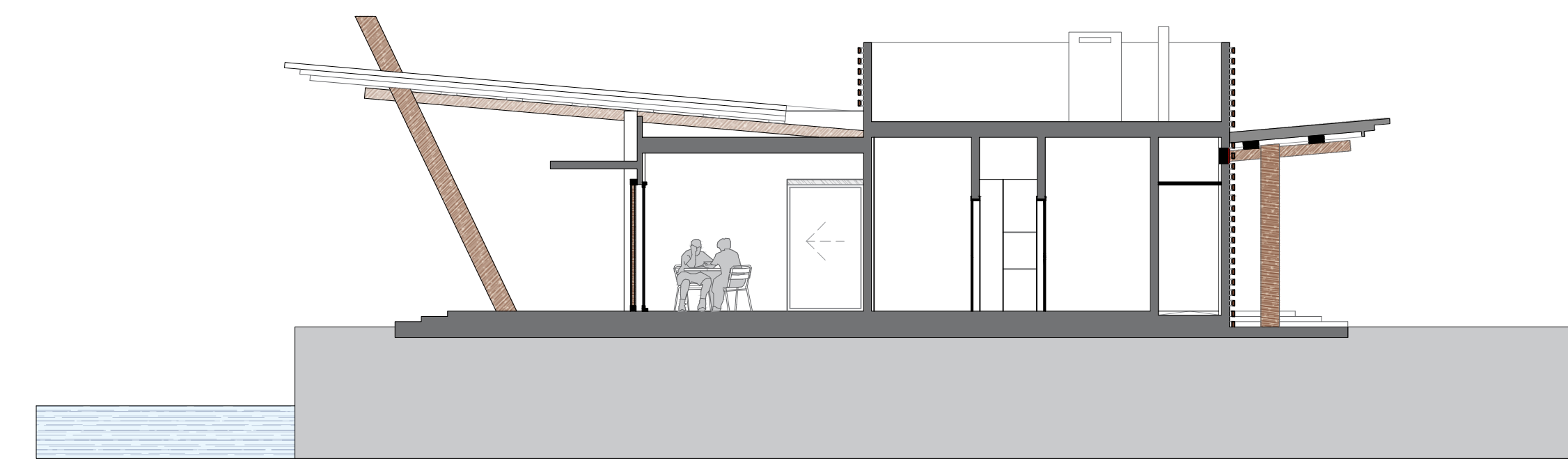
Legendas:

4. Restaurante

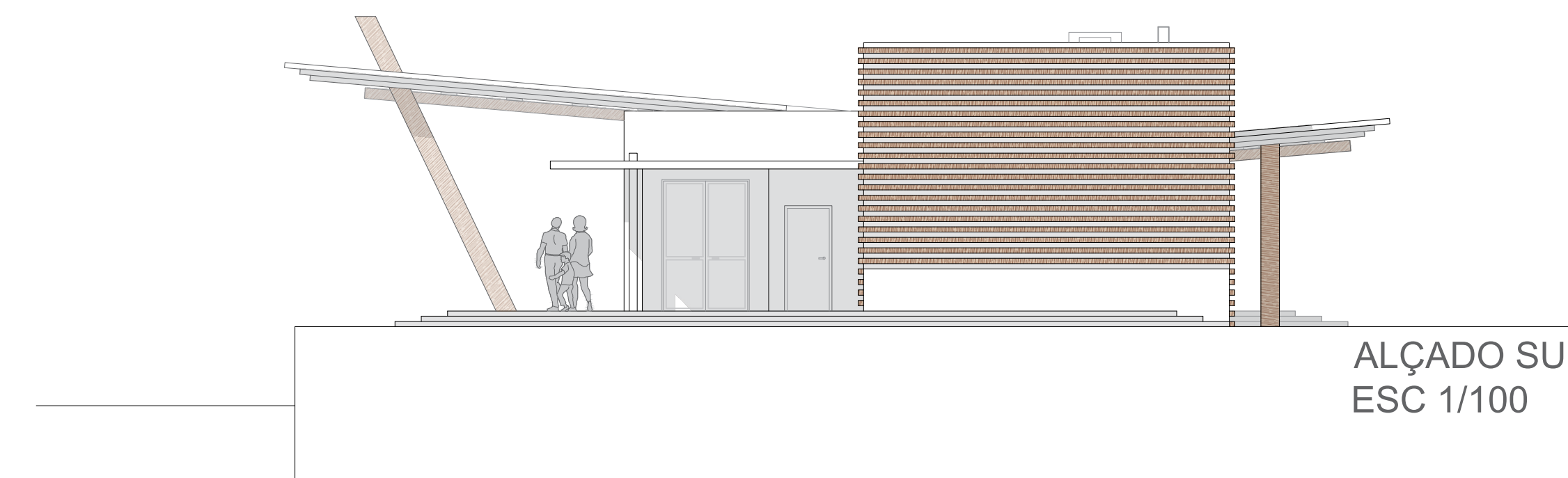
- 4.1. Entrada principal restaurante
- 4.2. Hall de entrada /
acesso sala de restaurante - 17,60 m²
- 4.3. Balcão do restaurante - 5,30 m²
- 4.4. Sala do restaurante - 108,80 m²
- 4.5. IS masculino sala de restaurante - 8,70 m²
- 4.6. IS mobilidade reduzida
sala de restaurante - 4,40 m²
- 4.7. IS feminino sala de restaurante - 8,70 m²
- 4.8. Acesso esplanada
- 4.9. Esplanada - 84,00 m²
- 4.10. Entrada restaurante
- 4.11. Snack-Bar - 64,00 m²
- 4.12. Entrada Snack-Bar
- 4.13. Acesso IS
- 4.14. IS masculino - 6,50 m²
- 4.15. IS feminino - 8,00 m²
- 4.16. IS mobilidade reduzida - 3,80 m²
- 4.17. Balcão Snack-Bar
- 4.18. Armazenamento diário
Snack-Bar - 2,00 m²
- 4.19. Copa de apoio Snack-Bar - 5,00 m²
- 4.20. Cozinha - 54,00 m²
- 4.21. Lavagem panelas/pratos
- 4.22. Cozinha confeção/empratamento
- 4.23. Cozinha distribuição
- 4.24. Garrafeira - 3,15 m²
- 4.25. Arrumos cozinha - 2,20 m²
- 4.26. Cozinha armazenamento diário - 6,50 m²
- 4.27. Cozinha armazenamento de frios - 6,00 m²
- 4.28. Frigorífico - 5,00 m²
- 4.29. Entrada cozinha
- 4.30. IS Staff - 3,75 m²
- 4.31. Banheiro Staff masculino - 6,80 m²
- 4.32. Banheiro Staff feminino - 6,80 m²



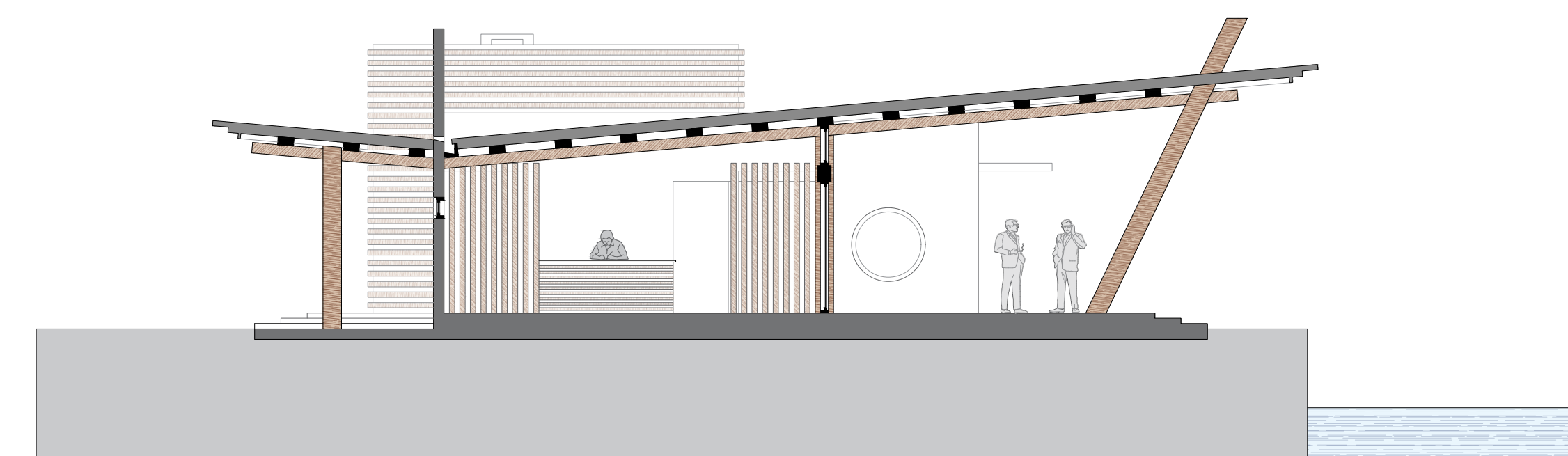
AXONOMETRIA
ESC 1/150



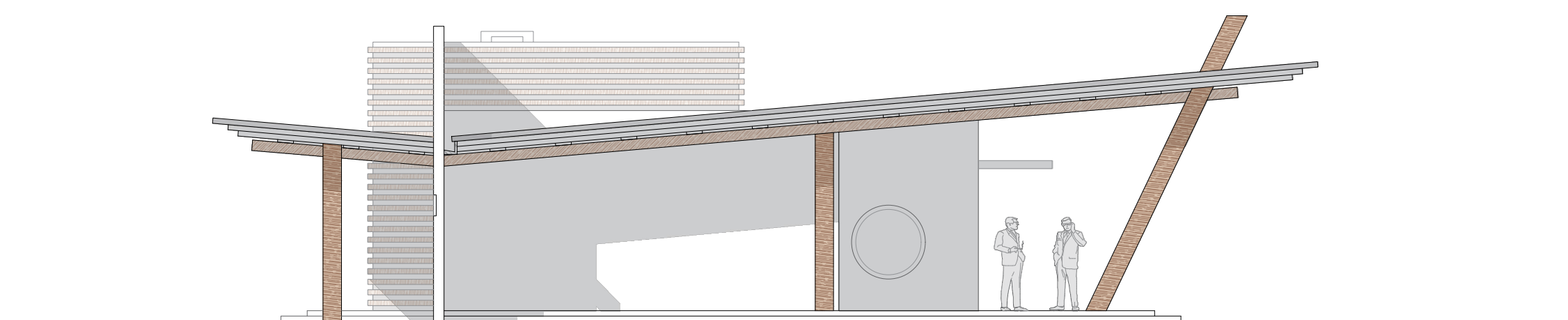
CORTE CC'
ESC 1/100



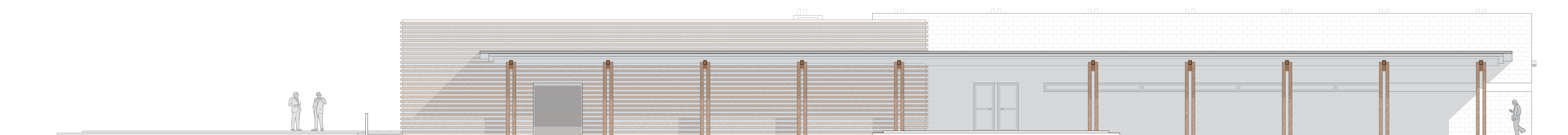
ALÇADO SUL
ESC 1/100



CORTE BB'
ESC 1/100



ALÇADO NORTE
ESC 1/100



ALÇADO ESTE
ESC 1/100





